


UNIV.OF
TORONTO
LIBRARY



Digitized by the Internet Archive
in 2022 with funding from
University of Toronto

Canada. External Affairs. Dept. of

(DOMINION OF CANADA)

TREATY SERIES, 1932 ¹⁹³³

(No. 9)

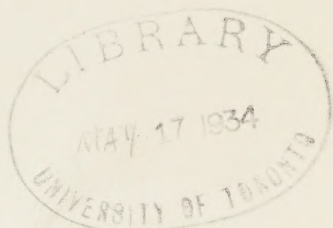
2 vol. in 1.

INDEX
TO
TREATY SERIES
1932



OTTAWA
J. O. PATENAUDE
PRINTER TO THE KING'S MOST EXCELLENT MAJESTY
1934

Price, 25 cents



338598
26.5.37

TREATY SERIES, 1932

CLASSIFIED INDEX

GENERAL TREATIES TO WHICH CANADA IS A PARTY

No.	Nature of Instrument	Place and Date of	
		Signature	Canadian Ratification (Deposit)
5	Convention and Protocol. Load Lines.	London, July 5, 1930	London, Oct. 1, 1932
6	Convention. Safety of Life at Sea.	London, May 31, 1929	London, Oct. 1, 1932
7	Convention and Protocol. Narcotic Drugs.	Geneva, July 13, 1931	Geneva, Oct. 17, 1932

TREATIES, ETC., WITH THE FOLLOWING STATES

No.	Nature of Instrument	Place and Date of	
		Signature	Ratification (Exchange)
8	France. Exchange of Notes. Reciprocal Exemption from Income Tax of Earnings derived from the Operation of Ships.	Paris, Oct. 19, 1932	Not required
1	Italy. Exchange of Notes. Reciprocal Exemption from Income Tax of Earnings derived from the Operation of Ships.	Ottawa, Mar. 29, 1932	Not required
2	New Zealand. Trade Agreement.	Ottawa and Wellington, April 23, 1932	Not required
3	United Kingdom. Trade Agreement.	Ottawa, Aug. 20, 1932	Not required
4	United States of America. Exchange of Notes. Reciprocal "Blanket" Permission for the Period of one year from July 1, 1932, for flights of Mili- tary Aircraft.	Ottawa, Sept. 15 and 16, 1932	Not required

DOMINION OF CANADA

TREATY SERIES, 1932

No. 1

EXCHANGE OF NOTES

(March 29, 1932)

recording an Agreement

BETWEEN

CANADA AND ITALY

providing for the

RECIPROCAL EXEMPTION FROM INCOME TAX
OF EARNINGS DERIVED FROM
THE OPERATION OF SHIPS



OTTAWA
F. A. ACLAND
PRINTER TO THE KING'S MOST EXCELLENT MAJESTY
1933

DOMINION OF CANADA

TREATY SERIES, 1932

No. 1

EXCHANGE OF NOTES

(March 29, 1932)

recording an Agreement

BETWEEN

CANADA AND ITALY

providing for the

RECIPROCAL EXEMPTION FROM INCOME TAX
OF EARNINGS DERIVED FROM
THE OPERATION OF SHIPS



OTTAWA
F. A. ACLAND
PRINTER TO THE KING'S MOST EXCELLENT MAJESTY
1933

EXCHANGE OF NOTES (March 29, 1932) recording an agreement between Canada and Italy providing for the reciprocal exemption from income tax of earnings derived from the operation of ships.

From the Secretary of State for External Affairs, Ottawa, to the Consul General of Italy, Ottawa.

DEPARTMENT OF EXTERNAL AFFAIRS, CANADA

OTTAWA, 29th March, 1932.

SIR,—It being the desire of the Canadian Government, as of the Government of His Majesty the King of Italy, to effect an arrangement for the reciprocal exemption of shipping profits from income tax, I have the honour to inform you that the Canadian Government agrees to the following undertaking:—

“Article 1.—In respect of Canada the Canadian Government undertakes that in accordance with the provisions of the laws of Canada relating to Income Tax, the income from the operation of ships, flying the Italian flag, and whose port of registry is in Italy, owned or operated by persons or corporations resident or domiciled in Italy and not resident or domiciled in Canada, shall not be liable to taxation, even if such persons or corporations keep representatives, agencies, branch or similar offices in the Dominion of Canada.

In respect of Italy, the Italian Government undertakes that in accordance with the existing laws of Italy, relating to Income Tax (*imposta sui redditi di Ricchezza Mobile*) the income from the operation of ships whose port of registry is in Canada, owned or operated by persons or corporations resident or domiciled in Canada, and not resident or domiciled in Italy, shall not be liable to taxation, even if such persons or corporations keep representatives, agencies, branch or similar offices in the Kingdom of Italy.

Article 2.—It is understood that the expression ‘operation of ships’ means the business carried on by an owner of ships and for the purpose of this definition the expression ‘owner’ includes any charterer.

Article 3.—It is also agreed that taxes on shipping profits which have been paid or are due as from January 1st, 1928, to one of the High Contracting Parties by any such person or corporation resident or domiciled in the country of the other, shall be refunded if a request for exemption is presented by the interested party directly or through a diplomatic or consular officer, within one year of the date hereof, or remitted as from the date on which the present agreement goes into effect.

Article 4.—The present agreement shall be effective for one year from the date hereof and thereafter indefinitely, subject to termination by twelve months’ notice by either party to the other of its intention to terminate the same.”

I have the honour to be, sir,

Your obedient servant,

O. D. SKELTON,
for Secretary of State for External Affairs.

Count D. ROGERI di VILLANOVA,
Consul General for Italy,
Ottawa.

From the Consul General of Italy, Ottawa, to the Secretary of State for External Affairs, Ottawa.

Consolato Generale d'Italia
Ottawa, Canada.

Ottawa, 29 Marzo 1932 (X).

Signor Segretario di Stato,

Essendo desiderio del Governo di S.M. il Re d'Italia nonchè del Governo Canadese di concludere un'accordo per la reciproca esenzione dei profitti marittimi dall'imposta sui redditi di Ricchezza Mobile, ho l'onore di informare la Signoria Vostra Onorevolissima che il Governo di Sua Maestà acconsente ad assumere i seguenti impegni:

Article I.—Nei riguardi dell'Italia il Governo Italiano si impegna conformemente alle disposizioni di legge vigenti in Italia circa l'imposta sui redditi di Ricchezza Mobile (Income Tax) a non assoggettare a tale imposta i redditi provenienti dall'esercizio di navi iscritte in un porto del Canada, armate o esercitate da persone o società residenti o domiciliate nel Canada, e non residenti o domiciliate in Italia, quand'anche dette persone o società mantengano nel Regno d'Italia rappresentanze, agenzie, succursali o uffici analoghi.

Nei riguardi del Canada il Governo Canadese si impegna in conformità alle disposizioni di legge vigenti nel Canada in materia di Income Tax (imposta sui redditi Ricchezza Mobile), a non assoggettare a detta imposta i redditi provenienti dall'esercizio di navi, battenti la bandiera italiana ed iscritte in un porto del Regno d'Italia, armate o esercitate da persone o società residenti o domiciliate in Italia e non residenti e domiciliate nel Canada, quand'anche dette persone o società mantengano nel Dominio Canadese rappresentanze, agenzie, succursali od uffici analoghi.

Article II.—È inteso che la locuzione "esercizio di navi" si riferisce agli affari conclusi da un armatore di navi e che agli effetti di detta definizione la parola "armatore" comprende ogni e qualsiasi noleggiatore.

Article III.—Resta altresì convenuto che le imposte sui profitti marittimi pagate o altrimenti dovute dal 1° gennaio 1928 ad una delle Alte Parti Contraenti da persone o società residenti o domiciliate nel territorio dell'altra Parte Contraente verranno rimborsate, purchè l'interessato ne faccia domanda direttamente o a mezzo di un rappresentante diplomatico o consolare entro un anno dalla data del presente accordo, o condonate coll'entrata in vigore del presente accordo.

Article IV.—Il presente accordo avrà effetto per un anno dalla sua data e successivamente per un tempo indefinito, salvo a cessare di aver effetto dodici mesi dopo la sua denuncia per parte di una delle due Alte Parti Contraenti.

Voglia gradire, Signor Segretario di Stato, gli atti della mia più alta considerazione.

D. ROGERI
R. Console Generale d'Italia.

All'Onorevolissimo
Sig. Segretario di Stato
per gli Affari Esterni,
Ottawa, Canada.

(Translation)

CONSULATE GENERAL OF ITALY

OTTAWA, CANADA, 29 March, 1932.

MR. SECRETARY OF STATE:

It being the desire of the Government of His Majesty, the King of Italy, to arrive at an agreement for the mutual exemption of the maritime profits from income tax, I have the honour to inform Your Excellency that His Majesty's Government assents to the following obligations:

Article I.—With regard to Italy the Italian Government engages, in accordance with the laws in force in Italy governing the income tax, to exempt from such tax the profits derived from the operation of vessels registered in a Canadian port, owned, or operated by persons, or companies, residing or domiciled in Canada, and not residing or domiciled in Italy, even if the said persons, or companies, should have representatives, agencies, branches, or similar offices in the Kingdom of Italy.

With regard to Canada the Canadian Government engages, in accordance with the laws in force in Canada governing the income tax, to exempt from such tax the profits derived from the operation of vessels flying the Italian flag and registered in a port of the Kingdom of Italy, owned or operated by persons, or companies residing or domiciled in Italy, and not residing or domiciled in Canada, even if the said persons or companies should have representatives, agencies, branches, or similar offices in the Dominion of Canada.

Article II.—It is agreed that the phrase "operation of vessels" shall refer to the business carried on by a ship-owner, and that, in accordance with this definition the word "ship-owner" shall include any and every kind of charterer.

Article III.—It is further agreed that the taxes on maritime profits which, since the 1st of January 1928, have been paid, or are owing to one of the High Contracting Parties by persons, or companies, residing or domiciled in the territory of the other Contracting Party, shall be reimbursed, provided the party interested apply directly therefor, or through the intermediary of a diplomatic or consular agent within one year from the date of the present agreement, or be remitted with the coming into force of the present agreement.

Article IV.—The present agreement shall be valid for the time of one year reckoned from its date, and thereafter, for an indefinite period, with the reservation that it shall become null and void twelve months after its denunciation by either one of the Contracting Parties.

Pray accept Mr. Secretary of State the expression of my highest consideration.

D. ROGERI,
Royal Italian Consul General.

To the Right Honourable
The Secretary of State for
External Affairs,
Ottawa, Canada.

DOMINION OF CANADA

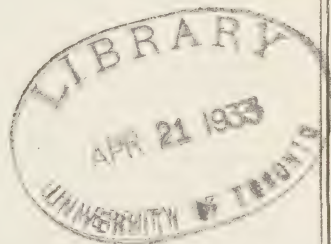
TREATY SERIES, 1932
No. 2

TRADE AGREEMENT
between
CANADA AND NEW ZEALAND

Signed at Ottawa and Wellington

April 23, 1932

IN FORCE MAY 24, 1932



OTTAWA
J. O. PATENAUDE, ACTING KING'S PRINTER
1933

DOMINION OF CANADA

TREATY SERIES, 1932

No. 2

TRADE AGREEMENT

between

CANADA AND NEW ZEALAND.

Signed at Ottawa and Wellington

April 23, 1932

IN FORCE MAY 24, 1932



OTTAWA

J. O. PATENAUDE, ACTING KING'S PRINTER

1932

TRADE AGREEMENT BETWEEN CANADA AND NEW ZEALAND.

His Majesty's Government in the Dominion of Canada and His Majesty's Government in the Dominion of New Zealand, being desirous of improving and extending the commercial relations existing between Canada and New Zealand, and affirming the principle of granting tariff preferences the one to the other on goods of their produce or manufacture, for their mutual advantage, have agreed upon the following Articles:—

ARTICLE I

1. Subject to the provisions of the Customs Tariff of Canada, except as hereinafter provided, Canada grants:—

(a) To the goods enumerated in Schedule A hereto, being the produce or manufacture of New Zealand, when imported into Canada, the tariff rates indicated in the said Schedule A; provided that such rates shall in no case be higher than the rates chargeable on similar goods under the British Preferential Tariff of Canada.

(b) To all other goods being the produce or manufacture of New Zealand, when imported into Canada, the benefits of the British Preferential Tariff.

2. The tariff advantages conceded by Section 1 of this Article shall apply only to goods imported direct into Canada, except in special cases where goods are shipped from New Zealand to Canada on a through bill of lading and the New Zealand Government certifies that direct shipment to Canada of such goods is not reasonably practicable.

3. Goods shall be deemed to be the produce or manufacture of New Zealand if they comply with the laws, regulations and conditions for the time being in force in Canada for the application of its British Preferential Tariff.

ARTICLE II

1. Subject to the provisions of the Customs Acts of New Zealand, except as hereinafter provided, New Zealand grants:—

(a) To the goods enumerated in Schedule B hereto, being the produce or manufacture of Canada, when imported into New Zealand, the tariff rates indicated in the said Schedule B; provided that, except where otherwise indicated in that Schedule, such rates shall in no case be higher than

the rates chargeable on similar goods under the British Preferential Tariff of New Zealand.

(b) To all other goods the produce or manufacture of Canada, when imported into New Zealand, the benefits of the British Preferential Tariff.

2. The tariff advantages conceded by Section 1 of this Article shall apply only to goods which after shipment from Canada have not entered into the commerce of or been subjected to any process of manufacture in any country the produce or manufactures of which are not entitled to be entered for duty under the British Preferential Tariff.

3. Goods shall be deemed to be the produce or manufacture of Canada if they comply with the laws, regulations and conditions for the time being in force in New Zealand for the application of its British Preferential Tariff.

ARTICLE III

1. The terms "British Preferential Tariff" and "General Tariff" as used in this Agreement and the Schedules hereto shall be deemed to mean the British Preferential Tariff and the General Tariff of Canada or of New Zealand in force on the date on which any goods are entered for home consumption in New Zealand or Canada as the case may be.

2. The items in Schedule A or Schedule B hereto shall be interpreted in the same way as they would be interpreted in the tariff from which they are taken.

ARTICLE IV

Goods entitled to entry under Article I hereof shall not be subject to Section 6 of the Customs Tariff of Canada unless previous notice has been given by the Government of Canada to the Government of New Zealand that the importation of such goods would prejudicially or injuriously affect the producers or manufacturers of similar goods in Canada, and if, at the expiration of a period of thirty days from the date of such notice, remedial measures satisfactory to the Government of Canada are not put into effect by the Government of New Zealand, then the provisions of the said Section 6 may be applied to such goods.

At the option of the Government of Canada any importation thus complained of, other than perishable goods, may be held in bond during the said period of thirty days.

ARTICLE V

Goods entitled to entry under Article II hereof shall not be subject to Sections 11 and 12 of the Customs Amendment Act, 1921, of New Zealand, unless previous notice has been

given by the Government of New Zealand to the Government of Canada that importation of such goods would prejudicially or injuriously affect the producers or manufacturers of similar goods in New Zealand, and if, at the expiration of a period of thirty days from the date of such notice, remedial measures satisfactory to the Government of New Zealand are not put into effect by the Government of Canada, then the provisions of the said Sections 11 and 12 or either of them may be applied to such goods.

At the option of the Government of New Zealand any importation thus complained of, other than perishable goods, may be held in bond during the said period of thirty days.

ARTICLE VI

Subject to the provisions of Articles IV and V hereof nothing in this Agreement shall affect the right of either party to this Agreement to impose any special duty or tax on goods imported into Canada or New Zealand, provided that, except where specially arranged between the Governments of Canada and of New Zealand, such special duty or tax does not exceed that imposed on similar goods imported from Great Britain.

ARTICLE VII

1. With respect to the goods enumerated in Schedule A hereto, the Government of Canada shall not impose any Customs duty on any such goods admissible free of duty or increase the rate of any Customs duty on any other such goods entering Canada from New Zealand, except by mutual agreement, until after three months' notice to the Government of New Zealand.

2. With respect to the goods enumerated in Schedule B hereto, the Government of New Zealand shall not impose any Customs duty on any such goods admissible free of duty or increase the rate of any Customs duty on any other such goods entering New Zealand from Canada, except by mutual agreement, until after three months' notice to the Government of Canada.

ARTICLE VIII

The Government of Canada grants the benefits of this Agreement to goods imported into Canada and being the produce or manufacture of the Territory of Western Samoa which is subject to a mandate conferred on His Majesty by

the League of Nations, and the Government of New Zealand grants to goods imported into the said Territory of Western Samoa and being the produce or manufacture of Canada the benefits of the rates of duty for the time being applicable to goods imported from the United Kingdom.

ARTICLE IX

The Government of Canada grants the benefits of this Agreement to goods imported into Canada and being the produce or manufacture of the Cook Islands and, subject to Part XXI of the Customs Act 1913 of New Zealand, the Government of New Zealand grants to goods imported into the Cook Islands and being the produce or manufacture of Canada the benefits of the British Preferential Tariff for the time being in force in the Cook Islands.

ARTICLE X

This Agreement shall be subject to the approval of the Parliaments of Canada and of New Zealand. Upon approval being given it shall be brought into force* upon a date to be agreed upon between the Governments of Canada and of New Zealand and shall remain in force for a period of one year.

Signed at Ottawa, Canada, this twenty-third day of April, one thousand nine hundred and thirty-two, on behalf of His Majesty's Government in the Dominion of Canada.

R. B. BENNETT

H. H. STEVENS

Signed at Wellington, New Zealand, this twenty-third day of April, one thousand nine hundred and thirty-two, on behalf of His Majesty's Government in the Dominion of New Zealand.

GEO. W. FORBES

WM. DOWNIE STEWART

* This Agreement came into force on the 24th May, 1932.

SCHEDULE A.

Tariff Item	—	Tariff Rates on Goods the Produce or Manufacture of New Zealand
7	Meats, fresh, n.o.p.:— (a) Beef and veal..... (b) Lamb and mutton..... (c) N.o.p.....	3 cents per pound. 3 cents per pound. 2 cents per pound.
Ex. 8	Canned meats (other than kidneys and tongues), poultry or game; extracts of meat and fluid beef, not medicated.....	15 p.c. ad valorem.
Ex. 8	Canned meats, viz.:— Kidneys and tongues.....	15 p.c., but not more than 3 cents per pound.
Ex. 9	Rabbits, frozen.....	Free.
10	Meats, prepared or preserved, other than canned: (a) Bacon, hams, shoulders and other pork... (b) N.o.p.....	Free. Free. Free.
12	Sausage skins or casings, not cleaned.....	Free.
12a	Sausage skins or casings, cleaned.....	Free.
13	Lard, lard compound and similar substances; cottolene and animal stearine of all kinds, n.o.p.....	Free.
14	Tallow.....	Free.
16	Eggs in the shell.....	Free during the months of December, January and February; British Preferential Tariff during the other months of the year.
16a	Eggs, whole, egg yolk or egg albumen, frozen or otherwise prepared, n.o.p., whether or not sugar or other material be added.....	5 cents per pound.
17	Cheese..... When in packages weighing two pounds each, or less, the weight of such packages to be included in the weight for duty.	1 cent per pound.
18	Butter.....	5 cents per pound.
35	Hops.....	6 cents per pound.
43	Condensed milk, the weight of the package to be included in the weight for duty.....	2½ cents per pound.
43a	Powdered milk, the weight of the package to be included in the weight for duty.....	1 cent per pound.
48	Peas, n.o.p.....	Free.
71a	Timothy seed.....	Free.
71b	Clover seed, including alfalfa seed.....	Free.
72b	(1) Seed peas and seed beans, from New Zealand	Free.
73	Field seeds, n.o.p., when in packages weighing more than one pound each.....	Free.
84	Onions, in their natural state, including onions grown with tops, shallots, and onion sets, the weight of the packages to be included in the weight for duty.....	Free.
Ex. 91	Toheroa soup.....	Free.
92	Fruits, fresh, in their natural state, the weight of the packages to be included in the weight for duty:— (e) Pears.....	Free during the months of February, March, April and May; British Preferential Tariff during the other months of the year.
93	Apples, fresh, in their natural state, the weight of the packages to be included in the weight for duty.....	Free.
95b	Passion fruit (<i>Passiflora edulis</i>).....	Free.
104a	Fruit pulp, other than grape pulp, not sweetened, in airtight cans or other airtight packages....	Free.
Ex. 105	Passion fruit pulp with sugar or not.....	Free.

SCHEDULE A—*Continued.*

Tariff Item	—	Tariff Rates on Goods the Produce or Manufacture of New Zealand
106	Fruits, prepared, in airtight cans or other airtight containers, the weight of the containers to be included in the weight for duty: (a) Apricots, peaches and pears..... (c) N.o.p.....	1 cent per pound. 1 cent per pound.
108	Honey, in the comb or otherwise, and imitations thereof.....	2 cents per pound.
Ex. 123	Canned whitebait and canned crayfish.....	15 p.c. but not more than 7½ cents per pound.
Ex. 123	Shellfish known as Toheroas, in sealed tin containers, including liquid contents.....	Free.
124	Oysters, shelled, in bulk.....	5 cents per gallon.
125	Oysters, shelled, in cans not over one pint, including the duty on the cans.....	1½ cents per can.
126	Oysters, shelled, in cans over one pint and not over one quart, including the duty on the cans.....	2½ cents per can.
127	Oysters, shelled, in cans exceeding one quart in capacity, including the duty on the cans..... Provided that a fraction over a quart shall be computed as a quart for duty purposes under this item.	2½ cents per quart.
128	Oysters in the shell.....	15 p.c.
142	Tobacco, unmanufactured, for excise purposes under conditions of the Excise Act.....	Free.
Ex. 152	Lemon and passion fruit juices.....	Free.
Ex. 163	Wines of the fresh grape of all kinds, not sparkling, imported in barrels or in bottles, containing more than 23 p.c. proof spirit and less than 35 p.c. proof spirit.....	25 cents per gallon.
Ex. 169	Books, viz.:—Novels or works of fiction, or literature of a similar character, unbound or paper bound or in sheets, when of New Zealand origin, but not to include Christmas annuals, or publications commonly known as juvenile and toy books.....	Free.
Ex. 171	Books, printed, periodicals and pamphlets, or parts thereof, n.o.p., when of New Zealand origin, not to include blank account books, copy books, or books to be written or drawn upon.....	Free.
Ex. 178	Advertising and printed matter, viz.:—Advertising pamphlets, advertising show cards, illustrated advertising periodicals; price books, catalogues and price lists; advertising almanacs and calendars; patent medicine or other advertising circulars, fly sheets or pamphlets, when printed in New Zealand for the purpose of advertising New Zealand products.....	Free.
207	Blood albumen and dried blood.....	Free.
208	Animal glands, wet or dry, when imported by manufacturers of pharmaceutical and medicinal preparations for use exclusively in the manufacture of such preparations, in their own factories.....	Free.
Ex. 232	Casein.....	12½ p.c.
232c	Gelatine, edible.....	12½ p.c.
Ex. 254	Kauri gum.....	Free.
Ex. 280	Grease, rough, the refuse of animal fat, for the manufacture of soap and oils only.....	Free.
305-306b	Building stone, other than marble or granite....	Free.
Ex. 535	New Zealand hemp (phormium tenax).....	Free.
538	Binder twine or twine for harvest binders.....	Free.
Ex. 549	Wool, not further prepared than combed.....	Free.
Ex. 549	Wool or hair of the Angora rabbit.....	Free.
553	Blankets of any material, not to include automobile rugs, steamer rugs nor similar articles.....	22½ p.c.
Ex. 555	Rugs, travelling, of wool.....	30 p.c.
Ex. 572	Rugs, floor or carpet, of wool.....	25 p.c.

SCHEDULE A—*Concluded.*

Tariff Item	—	Tariff Rates on Goods the Produce or Manufacture of New Zealand
599	Hides and skins, raw, whether dry, salted or pickled; and raw pelts.....	Free.
601	Fur skins of all kinds, not dressed in any manner	Free.
Ex. 662	Tankage.....	Free.
663	Fertilizers, compounded or manufactured, n.o.p.	Free.

SCHEDULE B.

Tariff Item	—	Tariff Rates on Goods the Produce or Manufacture of Canada
7	Onions.....	£1 per ton.
11	Vegetables, viz.:— (1) Preserved peas in tins or similar containers including the weight of any liquid.....	20 per cent ad val. or 1½d. per lb., whichever rate returns the higher duty.
	The rates of Customs duty set forth in the General Tariff with respect to Tariff item numbered 11-(1) shall be deemed to be repealed and the following shall be substituted therefor, viz.:—"45 per cent ad val. or 2½d. per lb., whichever rate returns the higher duty".	
85	Fish, viz.:— (3) Fish, potted, and preserved viz., salmon, including any liquor, oil, or sauce..... (4) Fish, potted, and preserved, n.e.i., including any liquor, oil, or sauce..... (Note.—The term "fish" is used in the Tariff in its widest sense, and includes shell-fish, crustaceans, and other foods obtained from the fisheries).	1½d. per lb. 2d. per lb.
37	Fruits, fresh, viz.:— (1) Apples and pears.....	1d. per lb.
Ex. 105	Calcium carbide.....	Free.
Ex. 124	Gypsum, crude.....	Free.
Ex. 137	Hosiery, viz.:—socks or stockings of silk or artificial silk.....	32½ per cent ad val.
160	Furs and other similar skins, and articles made therefrom, viz.:— (1) Fur skins, green or sun-dried..... (2) Furs, and other similar skins, dressed or prepared, but not made up in any way.....	5 per cent ad val. 25 per cent ad val.
196	Boots, shoes, clogs, pattens, slippers, shcettes, sandals, goloshes, overshoes, and other footwear, n.e.i.....	25 per cent ad val.
212	Building materials, viz.:— (3) Plaster-pulp sheets, plaster board, and similar materials.....	35 per cent ad val.
228	Plaster of Paris.....	Free.
292	Paper-pulp, for the manufacture of paper.....	Free.
299	Paper of qualities and sizes approved by the Minister, on declaration that it will be used by orchardists only in wrapping fruit.....	Free.
300	Paper, viz.:— (2) N.e.i., including tin-foil paper, and gummed paper n.e.i.:—(b) In sheets of size not less than 20 inches by 15 inches or the equivalent.....	Free.

SCHEDULE B—*Continued.*

Tariff Item	—	Tariff Rates on Goods the Produce or Manufacture of Canada
333	<p>Agricultural implements and machinery, viz.:—</p> <p>(1) Cultivators; harrows; ploughs; drills; seed and fertilizer sowers or distributors combined or separate; lime sowers; seed or grain cleaners, and cellular seed or grain separators</p> <p>The surtax to be levied, collected and paid under Section five of the Customs Acts Amendment Act, 1930, on the goods included in tariff item numbered 333 (1) shall be an amount equal to one-twentieth of the total duty of Customs otherwise chargeable.</p> <p>(2) N.e.i., including ploughs, cultivators, and seed drills, hand-worked, combined or separate; ploughs, single-furrow mould-board, not exceeding 266 lbs. net weight; also the following parts of ploughs or harrows, viz.:—mouldboard plates unbent, steel share-plates cut to pattern, skeith-plates, plough beam forgings, and discs for harrows or ploughs.</p>	<p>35 per cent ad val.</p> <p>Free.</p>
353	(4) Electric cooking and electric heating appliances.	30 per cent ad val.
389	<p>Motor-vehicles, n.e.i.:—</p> <p>When the expenditure in material produced in Canada and/or labour performed within Canada calculated subject to the qualifications set out in clause 6 of "The Customs (Tariff Preference and General) Regulations, 1925", in each and every article is not less than three-fourths of the factory or works cost of such article in its finished state, and if the article otherwise complies with the laws, regulations, and conditions for the time being in force in New Zealand for the application of its British Preferential Tariff.</p> <p>When the expenditure in material produced in Canada and/or labour performed within Canada calculated subject to the qualifications set out in clause 6 of "The Customs (Tariff Preference and General) Regulations, 1925", in each and every article is not less than one-half of the factory or works cost of such article in its finished state, and if the article otherwise complies with the laws, regulations, and conditions for the time being in force in New Zealand for the application of its British Preferential Tariff.</p>	<p>10 per cent ad val.; and in cases where such motor vehicles are imported having bodies suited or designed for carrying passengers, an additional duty (herein referred to as "body duty") of 11½ per cent ad val. on any such vehicle (inclusive of the body): Provided that where the value for duty of any vehicle (inclusive of the body) exceeds £200 the body duty shall be: On £200 of such value, 11½ per cent ad val.; on the remainder of such value, 6½ per cent ad val.</p> <p>20 per cent ad val.; and in cases where such motor vehicles are imported having bodies suited or designed for carrying passengers, an additional duty (herein referred to as "body duty") of 11½ per cent ad val. on any such vehicle (inclusive of the body): Provided that where the value for duty of any vehicle (inclusive of the body) exceeds £200 the body duty shall be: On £200 of such value, 11½ per cent ad val.; on the remainder of such value, 6½ per cent ad val.</p>

SCHEDULE B—*Concluded.*

Tariff Item		Tariff Rates on Goods the Produce or Manufacture of Canada
	<p>When any body of a motor-vehicle suited or designed for carrying passengers is imported by itself or otherwise than as set out above, body duty shall be payable and the Minister shall determine the amount of such body duty. The body duty so payable shall, as nearly as may be, be equal to the amount of body duty that would have been payable if such body had been imported as part of and attached to a motor-vehicle manufactured in the same country as the body.</p> <p>Where the Minister is of the opinion that any duty is being or is likely to be evaded or avoided by the importation of any motor-vehicles without engines, tires, or other component parts which, in the ordinary course of business, are usually imported therewith, the Minister may, at his discretion, require that duty shall be paid as if such engines, tires, or other component parts had been imported with such vehicles.</p>	
403	Laths, and shingles.....	20 per cent ad val.
	<p>The rate of customs duty set forth in the General Tariff with respect to Tariff item numbered 403 shall be deemed to be repealed and the following shall be substituted therefor:—"30 per cent ad val."</p>	
404	<p>Timber, rough sawn or rough hewn, viz.:—</p> <p>(2) Other kinds, in pieces having a length of not less than 25 feet, and having a minimum cross sectional area of not less than 150 square inches.....</p>	7s. 6d. per 100 sup. ft
	<p>The rate of customs duty set forth in the General Tariff with respect to Tariff item numbered 404(2) shall be deemed to be repealed and the following shall be substituted therefor:—"9s. 6d. per 100 sup. ft."</p>	
	(3) N.e.i.....	9s. 6d. per 100 sup. ft.
	<p>The rate of customs duty set forth in the General Tariff with respect to Tariff item numbered 404(3) shall be deemed to be repealed and the following shall be substituted therefor:—"11s. 6d. per 100 sup. ft."</p>	
405	Timber sawn dressed	19s. per 100 sup. ft.
	<p>The rate of customs duty set forth in the General Tariff with respect to Tariff item numbered 405 shall be deemed to be repealed and the following shall be substituted therefor:—"£1 1s. per 100 sup. ft."</p>	

Can.
Misc.
T

Treaties

DOMINION OF CANADA

TREATY SERIES, 1932
No. 3.

TRADE AGREEMENT
BETWEEN
CANADA AND THE UNITED KINGDOM

Signed at Ottawa, August 20, 1932



OTTAWA
J. O. PATENAUDE, ACTING KING'S PRINTER
1933

DOMINION OF CANADA

TREATY SERIES, 1932

No. 3.

TRADE AGREEMENT

BETWEEN

CANADA AND THE UNITED KINGDOM

Signed at Ottawa, August 20, 1932



OTTAWA
J. O. PATENAUDE, ACTING KING'S PRINTER
1933

Trade Agreement between Canada and the United Kingdom

We, the representatives of His Majesty's Government in the United Kingdom and of His Majesty's Government in Canada hereby agree with one another, on behalf of our respective Governments, as follows:—

ARTICLE 1.—His Majesty's Government in the United Kingdom undertake that Orders shall be made in accordance with the provisions of Section 4 of the Import Duties Act, 1932, which will ensure the continuance after the 15th November, 1932, of entry free of duty into the United Kingdom of goods consigned from any part of the British Empire and grown, produced or manufactured in Canada which by virtue of that Act are now free of duty subject, however, to the reservations set forth in Schedule A appended hereto.

ARTICLE 2.—His Majesty's Government in the United Kingdom will invite Parliament to pass the legislation necessary to impose on the foreign goods specified in Schedule B appended hereto, the duties of customs shown in that Schedule in place of the duties (if any) now leviable.

ARTICLE 3.—His Majesty's Government in the United Kingdom undertake that the general ad valorem duty of 10% imposed by Section 1 of the Import Duties Act, 1932, on the foreign goods specified in Schedule C shall not be reduced except with the consent of His Majesty's Government in Canada.

ARTICLE 4.—It is agreed that the duty on either wheat in grain, copper, zinc or lead as provided in this Agreement may be removed if at any time Empire producers of wheat in grain, copper, zinc and lead respectively are unable or unwilling to offer these commodities on first sale in the United Kingdom at prices not exceeding the world prices and in quantities sufficient to supply the requirements of the United Kingdom consumers.

ARTICLE 5.—His Majesty's Government in the United Kingdom will invite Parliament to pass the legislation necessary to modify the conditions at present governing the importation into the United Kingdom of live cattle from Canada on the lines already agreed upon in principle between themselves and His Majesty's Government in Canada.

ARTICLE 6.—His Majesty's Government in the United Kingdom declare that it is their intention to arrange as soon as possible after receiving the report of the Commission now sitting on the reorganization of the Pig Industry in the United Kingdom, for the quantitative regulation of the supplies of bacon and hams coming on to the United Kingdom market and undertake that in any legislation which they may submit to Parliament for regulating the supplies of bacon and hams from all sources into the United

Kingdom, provision will be made for free entry of Canadian bacon and hams of good quality up to a maximum of 2,500,000 cwt. per annum.

ARTICLE 7.—His Majesty's Government in the United Kingdom will invite Parliament to pass legislation which will secure for a period of ten years from the date hereof to tobacco, consigned from any part of the British Empire and grown, produced or manufactured in Canada, the existing margin of preference over foreign tobacco, so long, however, as the duty on foreign unmanufactured tobacco does not fall below 2/0½d. per lb., in which event the margin of preference shall be equal to the full duty.

ARTICLE 8.—His Majesty's Government in the United Kingdom will invite the Governments of the non-self-governing Colonies and Protectorates to accord to Canada any preference which may for the time being be accorded to any other part of the British Empire, provided that this Clause shall not extend to any preferences accorded by Northern Rhodesia to the Union of South Africa, Southern Rhodesia and the Territories of the South African High Commission by virtue of the Customs Agreement of 1930; and further will invite the Governments of the Colonies and Protectorates shown in Schedule D to accord to Canada new or additional preferences on the commodities and at the rates shown therein.

ARTICLE 9.—His Majesty's Government in Canada will invite Parliament to pass the legislation necessary to substitute for the duties of customs now leviable on the goods specified in Schedule E the duties shown in that Schedule, provided that nothing in this Article shall preclude His Majesty's Government in Canada from reducing the duties specified in the said Schedule so long as the margin of British preference shown in that Schedule is preserved or from increasing the rates under the intermediate or general tariff set out in the said Schedule.

ARTICLE 10.—His Majesty's Government in Canada undertake that protection by tariffs shall be afforded against United Kingdom products only to those industries which are reasonably assured of sound opportunities for success.

ARTICLE 11.—His Majesty's Government in Canada undertake that during the currency of this Agreement the tariff shall be based on the principle that protective duties shall not exceed such a level as will give United Kingdom producers full opportunity of reasonable competition on the basis of the relative cost of economical and efficient production, provided that in the application of such principle special consideration may be given to the case of industries not fully established.

ARTICLE 12.—His Majesty's Government in Canada undertake forthwith to constitute the Tariff Board for which provision is made in the Tariff Board Act 1931.

ARTICLE 13.—His Majesty's Government in Canada undertake that on the request of His Majesty's Government in the United Kingdom they will cause a review to be made by the Tariff Board as soon as practicable of the duties charged on any commodities specified in such request in accordance with the principles laid down in Article 11 hereof and that after the receipt of the Report of the Tariff Board thereon such report shall be laid before Parliament and Parliament shall be invited to vary wherever necessary the Tariff on such commodities of United Kingdom origin in such manner as to give effect to such principles.

ARTICLE 14.—His Majesty's Government in Canada undertake that no existing duty shall be increased on United Kingdom goods except after an inquiry and the receipt of a report from the Tariff Board, and in accordance with the facts as found by that body.

ARTICLE 15.—His Majesty's Government in Canada undertake that United Kingdom producers shall be entitled to full rights of audience before the Tariff Board when it has under consideration matters arising under Articles 13 and 14 hereof.

ARTICLE 16.—His Majesty's Government in Canada undertake that Customs administration in Canada shall be governed by such general principles as will ensure (a) the avoidance, so far as reasonably possible, of uncertainty as to the amount of Customs duties and other fiscal imposts payable on the arrival of goods in Canada; (b) the reduction of delay and friction to a minimum; and (c) the provision of machinery for the prompt and impartial settlement of disputes in matters appertaining to the application of tariffs.

ARTICLE 17.—His Majesty's Government in Canada undertake that all existing surcharges on imports from the United Kingdom shall be completely abolished as soon as the finances of Canada will allow. They further undertake to give sympathetic consideration to the possibility of reducing and ultimately abolishing the exchange dumping duty in so far as it applies to imports from the United Kingdom.

ARTICLE 18.—His Majesty's Government in Canada undertake to modify the existing regulations governing the importation of pedigree stock from the United Kingdom into Canada in a manner already agreed upon in principle between themselves and His Majesty's Government in the United Kingdom.

ARTICLE 19.—His Majesty's Government in Canada undertake to accord to those non-self-governing Colonies, Protectorates and the Mandated Territories to which the benefits of the British Preferential rates are at present accorded and also to Zanzibar the preferences on the commodities and at the rates shown in Schedule F and also any preferences for the time being accorded to the United

Kingdom. Provided that His Majesty's Government in Canada shall not be bound to continue to accord any preferences to any Colony or Protectorate which, not being precluded by international obligations from according preferences, either (i) accords to Canada no preferences or (ii) accords to some other part of the Empire (in the case of Northern Rhodesia, excepting the Union of South Africa, Southern Rhodesia and the Territories of the South African High Commission) preferences not accorded to Canada.

ARTICLE 20.—Nothing in this Agreement shall prejudice or diminish any of the benefits enjoyed by any of the parties thereto under the Canada-West Indies Trade Agreement dated the 6th of July, 1925.

ARTICLE 21.—This agreement is made on the express condition that, if either Government is satisfied that any preferences hereby granted in respect of any particular class of commodities are likely to be frustrated in whole or in part by reason of the creation or maintenance directly or indirectly of prices for such class of commodities through State action on the part of any foreign country, that Government hereby declares that it will exercise the powers which it now has or will hereafter take to prohibit the entry from such foreign country directly or indirectly of such commodities into its country for such time as may be necessary to make effective and to maintain the preferences hereby granted by it.

ARTICLE 22.—This Agreement between His Majesty's Government in the United Kingdom and His Majesty's Government in Canada is to be regarded as coming into effect as from the date hereof (subject to the necessary legislative or other action being taken as soon as may be practicable hereafter). It shall remain in force for a period of five years, and if not denounced six months before the end of that period shall continue in force thereafter until a date six months after notice of denunciation has been given by either party.

ARTICLE 23.—In the event of circumstances arising which, in the judgment of His Majesty's Government in the United Kingdom or of His Majesty's Government in Canada, as the case may be, necessitate a variation in the terms of the agreement, the proposal to vary those terms shall form the subject of consultation between the two Governments.

Signed on behalf of His Majesty's Government in the United Kingdom:—

NEVILLE CHAMBERLAIN.

Signed on behalf of His Majesty's Government in Canada:—

R. B. BENNETT.

RBH

20th August, 1932.

SCHEDULE A

CANADA

As regards Eggs, Poultry, Butter, Cheese and other Milk Products, free entry for Canadian produce will be continued for three years certain. His Majesty's Government in the United Kingdom, however, reserve to themselves the right, after the expiration of the three years, if they consider it necessary in the interests of the United Kingdom producer to do so, to review the basis of preference so far as relates to the articles above enumerated and, after notifying His Majesty's Government in Canada either to impose a preferential duty on Canadian produce whilst maintaining preferential margins, or in consultation with the Canadian Government to bring such produce within any system which may be put into operation for the quantitative regulation of supplies from all sources in the United Kingdom market.

SCHEDULE B

CANADA

Wheat in grain.....	2/- per quarter.
Butter.....	15/- per cwt.
Cheese.....	15% <i>ad valorem</i> .
Apples, raw (excluding apples consigned direct to a registered cider manufacturer for use in making cider).....	4/6d. per cwt.
Pears, raw.....	4/6d. per cwt.
Apples, canned.....	3/6d. per cwt. in addition to the duty in respect of sugar content.
Dried fruits, now dutiable at 7/-....	10/6d. per cwt.
Eggs in shell:—	
(a) Not exceeding 14 lbs. in weight per great hundred.....	1/- per great hundred.
(b) Over 14 lbs., but not exceeding 17 lbs.....	1/6d. per great hundred.
(c) Over 17 lbs.....	1/9d. per great hundred.
Condensed milk, whole, sweetened .	5/- per cwt. in addition to the duty in respect of sugar content.
Copper, unwrought, whether refined or not, in ingots, bars, blocks, slabs, cakes, and rods.....	2d. per lb.

SCHEDULE C

CANADA

Timber of all kinds imported into the United Kingdom in substantial quantities from Canada, in so far as now dutiable.

Fish, fresh, sea.
 Salmon, canned.
 Other fish, canned.
 Asbestos.
 Zinc.
 Lead.

SCHEDULE D

DOMINION OF CANADA

- (1) The Bahamas, Barbados, Bermuda, British Guiana, British Honduras, Jamaica (including the Turks and Caicos Islands and the Cayman Islands), the Leeward Islands, Trinidad and Tobago, the Windward Islands, Fiji, the Federated and Unfederated Malay States, Mauritius and Northern Rhodesia.

*Commodity**Margin of Preference*

Rubber boots and shoes and canvas boots and shoes, rubber-soled.....	One shilling per pair (or the equivalent in the local currency), that is to say, the General Rate to be the Preferential <i>ad valorem</i> rate, if any, plus one shilling per pair specific duty.
--	--

- (2) All the Colonies and Protectorates, except Bermuda (so long as the importation of motor vehicles is prohibited), Northern Rhodesia, and Trinidad, mentioned in (1) above, and also Ceylon, Hong Kong, Malta, and the Straits Settlements.

Motor vehicles.....20 per cent *ad valorem*.

- (3) All the Colonies and Protectorates mentioned in (2) above except the Straits Settlements and Hong Kong.

Parts of motor vehicles, includ-

ing rubber tires.....20 per cent *ad valorem*.

- (4) All the Colonies and Protectorates mentioned in (1) above except Fiji, the Federated and Unfederated Malay States, Mauritius, and Northern Rhodesia.

- | | |
|---|--|
| Hosiery of cotton or artificial silk..... | Sixpence per pair, that is to say, the General rate to be the Preferential <i>ad valorem</i> rate, if any, plus sixpence per pair specific duty. |
| Hosiery of silk..... | Ninepence per pair, that is to say, the General rate to be the Preferential <i>ad valorem</i> rate, if any, plus ninepence per pair specific duty. |
| Butter..... | One penny halfpenny per pound. |
- (5) The Bahamas.
The preferential drawback of 25 per cent of certain Customs duties to be increased to 50 per cent of those Customs duties.
- (6) The Barbados, Bermuda, and Trinidad.
Electrical appliances and apparatus.....15 per cent *ad valorem*.
Bacon and ham.....One halfpenny per pound.
- (7) The Barbados, British Guiana, the Leeward Islands (Antigua only) and Trinidad.
The tariff treatment of pitch pine to be assimilated to that of other wood and timber and a margin of preference of not less than ten shillings per 1,000 feet to be established.
- (8) The Barbados, Jamaica, and Trinidad.
Condensed Milk.....10 per cent *ad valorem*.
(or the equivalent specific rate).
Shooks.....10 per cent *ad valorem*.
- (9) The Barbados and British Honduras.
Potatoes and onions.....Two shillings per hundred pounds.
- (10) The Barbados.
Oats.....Ninepence per hundred pounds.
- (11) Bermuda, Jamaica (including the Turks and Caicos Islands, and the Cayman Islands), the Leeward Islands, and the Windward Islands.
Hardware.....10 per cent *ad valorem*.

- (12) Bermuda.
 Eggs.....Two pence per dozen.
 Canned meat.....10 per cent *ad valorem*.
 Canned fruit and canned veg-
 etables.....15 per cent *ad valorem*.
 Furniture.....10 per cent *ad valorem*.
- (13) Jamaica.
 Apparel of all kinds (other
 than hosiery).....10 per cent *ad valorem*.
 Wood and timber.....10 per cent *ad valorem*.
- (14) Ceylon.
 Bacon and ham.....10 per cent *ad valorem*.
 Canned fruit and vegetables..15 per cent *ad valorem*.
 Canned fish.....15 per cent *ad valorem*.
- (15) Cyprus.
 Butter, cheese, tinned fish,
 and timber.....One-third of the duty
 in lieu of one-sixth.
- (16) The Federated and Unfederated
 Malay States.

<i>Commodity</i>	<i>Margin of preference so soon as it is possible to institute duties thereon</i>
------------------	---

Condensed milk.....	10 per cent <i>ad valorem</i> .
Printing and wrapping paper.	10 per cent <i>ad valorem</i> .
Canned fruit and canned veg- etables.....	15 per cent <i>ad valorem</i> .
Canned fish.....	15 per cent <i>ad valorem</i> .
Electric Batteries.....	15 per cent <i>ad valorem</i> .
Confectionery.....	10 per cent <i>ad valorem</i> .

- (17) Fiji.
 Timber, dressed and undress-
 ed.....Two shillings per 100
 super-feet.

- (18) Malta.
 Wheat flour.....Two shillings per 100
 kilogrammes.

- (19) Mauritius.
 Bacon and ham.....Five rupees per 100
 kilogrammes.
 Cheese.....10 per cent *ad valorem*.
 Canned fish.....15 per cent *ad valorem*.
 Electric stoves and household
 appliances.....15 per cent *ad valorem*.

- (20) Northern Rhodesia.

<i>Commodity</i>	<i>Margin of Preference</i>
------------------	-----------------------------

Electrical batteries and accu- mulators.....	15 per cent <i>ad valorem</i> .
---	---------------------------------

Boxes, wooden, empty, or in shooks.....	10 per cent <i>ad valorem</i> .
Wood, unmanufactured, in- cluding ceiling and flooring boards.....	10 per cent <i>ad valorem</i> .
Newsprint paper; wrapping paper; unspecified plain or composite paper.....	10 per cent <i>ad valorem</i> .
Motor trucks, etc., as specified in Tariff Items 130 (a) and (b).....	10 per cent <i>ad valorem</i> .
Motor cars, chassis and rubber pneumatic tires and tubes of Canadian origin.....	To be admitted at the same rates as those of United Kingdom ori- gin under Tariff Items 129 (a) and (c) and 260.

(21) Sarawak.

Condensed milk.....	10 per cent <i>ad valorem</i> .
---------------------	---------------------------------

SCHEDULE E

DOMINION OF CANADA

Item	Description	Proposed Rates		
20a	Butter produced from the cocoa bean.....per pound	Free	3 cts.	3 cts.
79	Florist stock, viz.:—Azaleas, rhododendrons, pot-grown lilacs, rose stock and other stock for grafting, seedling carnation stock, araucarias, bulbs, corms, tubers, rhizomes and dormant roots, n.o.p.; seedling stock for grafting, viz.:—plum, pear, peach and other fruit trees.....	Free	15 p.c.	20 p.c.
83	Potatoes, as hereunder defined: (a) In their natural state, per one hundred pounds.....	Free	Free	75 cts.
143a	Cigarettes, the weight of the paper covering to be included in the weight for duty.....per pound and	\$3.50 25 p.c.	\$4.10 25 p.c.	\$4.10 25 p.c.
144	Cut tobacco.....per pound	80 cts.	95 cts.	95 cts.
145	Manufactured tobacco, n.o.p., and snuff.....per pound	75 cts.	90 cts.	90 cts.
146	Ale, beer, porter and stout, when imported in casks or otherwise than in bottle.....per gallon	25 cts.	35 cts.	35 cts.
147	Ale, beer, porter and stout, when imported in bottles.... per gallon	30 cts.	50 cts.	50 cts.
	Provided that six quart bottles or twelve pint bottles shall be held to contain one gallon.			
152	Lime juice, fruit syrups and fruit juices, n.o.p.....	15 p.c.	25 p.c.	25 p.c.

SCHEDULE E—*Continued*

Item	Description	Proposed Rates		
156	Ethyl alcohol, or the substance commonly known as alcohol, hydrated oxide of ethyl or spirits of wine, n.o.p.; gin of all kinds, n.o.p.; whisky and all spirituous or alcoholic liquors, n.o.p.; amyl alcohol or fusel-oil, or any substance known as potato spirit or potato oil; methyl alcohol, wood alcohol, wood naphtha, pyro-sylic spirit or any substance known as wood spirit or methylated spirits; absinthe, arrack, or palm spirit, brandy, including artificial brandy and imitations of brandy, n.o.p.; cordials and liqueurs of all kinds, n.o.p.; mescal, pulque, rum shrub, schiedam and other schnapps; tafia, angostura and similar alcoholic bitters or beverages; and wines, n.o.p., containing more than forty per cent of proof spirit, per gallon of the strength of proof.....	\$8	\$10	\$10
	Provided, as to all goods specified in Item No. 156 when of less strength than the strength of proof, that no reduction or allowance shall be made in the measurement thereof for duty purposes, below the strength of 15 per cent under proof.			
157a	Amyl alcohol or refined fusel-oil, when imported by the Department of National Revenue, or by a person licensed by the Minister, to be denatured for use in the manufacture of metal varnishes or lacquers, to be entered at ports prescribed by regulations of the Minister, subject to the Excise Act and to the regulations of the Department of National Revenue.... per gallon	Free	25 cts.	25 cts.
159	Spirits and strong waters of any kind, mixed with any ingredient or ingredients, as being or known or designated as essences, extracts, or ethereal and spirituous fruit essences, n.o.p..... per gallon and	\$8 30 p.c.	\$10 30 p.c.	\$10 30 p.c.
160	Alcoholic perfumes and perfumed spirits, bay rum, cologne and lavender waters, lotions, hair, tooth and skin washes, and other toilet preparations containing spirits of any kind:— (a) when in bottles or flasks containing not more than four ounces each..... (b) when in bottles, flasks or other packages, containing more than four ounces each..... per gallon and	60 p.c. \$5 40 p.c.	90 p.c. \$5 40 p.c.	90 p.c. \$5 40 p.c.
166	Acetone and amyl acetate.....	10 p.c.	30 p.c.	30 p.c.
168	Malt flour containing less than 50 per centum in weight of malt; malt syrup or malt syrup powder; extracts of malt, fluid or not; grain molasses—all articles in this item upon valuation without British or foreign excise duties, under regulations prescribed by the Minister... per pound and	3 cts. 30 p.c.	5 cts. 30 p.c.	10 cts. 35 p.c.
ex 171	Comic periodicals for juveniles.....	Free	10 p.c.	10 p.c.
171	Books, printed, periodicals and pamphlets, or parts thereof, n.o.p., not to include blank account books, copy books, or books to be written or drawn upon.....	Free	10 p.c.	10 p.c.
ex 178	Printed Advertising Matter issued by railway systems...	Free		
178	Advertising and printed matter, viz.: Advertising pamphlets, advertising show cards, illustrated advertising periodicals; price books, catalogues and price lists; advertising almanacs and calendars; patent medicine or other advertising circulars, fly sheets or pamphlets; advertising			

SCHEDULE E—*Continued*

Item	Description	Proposed Rates		
	chromos, chromo-types, oleographs or like work produced by any process other than hand painting or drawing, and having any advertisement or advertising matter printed, lithographed or stamped thereon, or attached thereto, including advertising bills, folders and posters, or other similar artistic work, lithographed, printed or stamped on paper or cardboard for business or advertisement purposes, n.o.p.....per pound	5 cts.	12½ cts.	15 cts.
	Provided that when imported under the General Tariff rate, the duty shall be not less than.....			35 p.c.
188	Plain basic photographic paper, baryta coated, adapted for use exclusively in manufacturing albumenized or sensitized photographic paper.....	Free	15 p.c.	15 p.c.
ex 192	Roofing and shingles of saturated felt.....	Free	25 p.c.	35 p.c.
ex 199	Waxed stencil paper for use on duplicating machines.....	10 p.c.	32½ p.c.	35 p.c.
ex 203	Chemical compounds composed of two or more acids or salts soluble in water, adapted for dyeing or tanning..	Free	10 p.c.	10 p.c.
ex 203	Aniline and coal tar dyes, soluble in water, in bulk or packages of not less than one pound weight.....	Free	10 p.c.	10 p.c.
ex 206	Bacteriological products or serum for sub-cutaneous injection.....	Free	20 p.c.	20 p.c.
ex 207	Blood albumen.....	Free	10 p.c.	10 p.c.
ex 208	Sal ammoniac and nitrate of ammonia.....	Free	25 p.c.	25 p.c.
ex 208	Oxide of Cobalt.....	Free	10 p.c.	10 p.c.
ex 208	Bichloride of Tin and tin crystals.....	Free	10 p.c.	10 p.c.
ex 208	Sulphate of copper (blue vitriol).....	Free	10 p.c.	10 p.c.
ex 208	Sulphate of Iron (copperas).....	Free	10 p.c.	10 p.c.
ex 208	Cream of tartar in crystals and Tartaric Acid crystals.....	Free	10 p.c.	10 p.c.
ex 208	Phosphorous and compounds thereof, n.o.p.....	Free	20 p.c.	20 p.c.
ex 208	Oxalic acid.....	Free	20 p.c.	20 p.c.
ex 208	Oxide of tin or of copper.....	Free	15 p.c.	15 p.c.
ex 208	Sulphate of zinc and chloride of zinc.....	Free	20 p.c.	20 p.c.
208b	Bisulphate of soda or nitre cake.....	Free	20 p.c.	20 p.c.
208d	Calcium chloride, not in solution, for road-treating purposes only.....	Free	15 p.c.	15 p.c.
208e	Xanthates, cresylic acid and compounds of cresylic acid, used in the process of concentrating ores, metals or minerals.....	Free	15 p.c.	15 p.c.
208h	Ethylene glycol, when imported by manufacturers of anti-freezing compounds to be used exclusively in the manufacture of anti-freezing compounds, in their own factories	Free	15 p.c.	15 p.c.
ex 209	Bichromate of potash, crude; red and yellow prussiate of potash.....	Free	15 p.c.	15 p.c.
210	Peroxide of soda; silicate of soda in crystals or in solution, bichromate of soda; nitrate of soda or cubic nitre, n.o.p.; sulphide of sodium; nitrite of soda; arseniate, binarsenate, chlorate, bisulphite and stannate of soda; prussiate of soda and sulphite of soda.....	Free	15 p.c.	20 p.c.

SCHEDULE E—*Continued*

Item	Description	Proposed Rates		
210d	Sodium, sulphate of, crude, or salt cake.....per pound	$\frac{1}{2}$ ct.	$\frac{3}{8}$ ct.	$\frac{3}{8}$ ct.
210e	Nitrate of soda or cubic nitre when imported for use as a fertilizer, or when imported by manufacturers of explosives for use exclusively in their own factories in the manufacture of explosives.....	Free	Free	Free
ex 211	Chloride of aluminum, or chloralum.....	Free	10 p.c.	10 p.c.
212	Sulphate of alumina or alum cake; and alum in bulk, ground or unground, but not calcined.....	Free	15 p.c.	15 p.c.
215	Stearic acid, n.o.p.....	Free	17 $\frac{1}{2}$ p.c.	20 p.c.
ex 216	Acids, n.o.p., of a kind not produced in Canada.....	Free	25 p.c.	25 p.c.
ex 216	Phosphoric acid.....	Free	25 p.c.	25 p.c.
ex 216	Nitric acid, not including glass containers, when in packages weighing not more than 100 pounds.....	Free	20 p.c.	22 $\frac{1}{2}$ p.c.
ex 217	Sulphuric and muriatic acids, not including glass containers, when in packages weighing not more than 100 pounds.....per 100 pounds	Free	22 $\frac{1}{2}$ cts.	25 cts.
218	Acid phosphate, not medicinal.....	Free	25 p.c.	25 p.c.
ex 219	Sulphuric ether and chloroform.....	Free	25 p.c.	25 p.c.
219c	Non-alcoholic preparations or chemicals, such as are used for disinfecting, dipping or spraying, when in packages not exceeding three pounds each, in weight, the weight of such packages to be included in the weight for duty.	5 p.c.	25 p.c.	25 p.c.
229	Soap, common or laundry, per one hundred pounds.....	50 cts.	\$1.50	\$1.50
230	Castile soap, the weight of the cartons and wrappings to be included in the weight for duty, per pound.....	Free	2 cts.	2 cts.
232	Glue, liquid, powdered or sheet, and gelatine, n.o.p.....and.....per pound	17 $\frac{1}{2}$ p.c. 2 cts.	25 p.c. 5 cts.	25 p.c. 5 cts.
232b	Vegetable glue.....	10 p.c.	35 p.c.	35 p.c.
232c	Gelatine, edible.....	10 p.c.	35 p.c.	35 p.c.
234	Perfumery, including toilet preparations, non-alcoholic, viz., hair oils, tooth and other powders and washes, pomatums, pastes and all other perfumed preparations, n.o.p., used for the hair, mouth or skin.....	20 p.c.	40 p.c.	40 p.c.
236	Surgical dressings, antiseptic or aseptic, including absorbent cotton, lint, lamb's wool, tow, jute, oakum, woven fabric of cotton weighing not more than seven and one-half pounds per one hundred square yards, whether imported singly or in combination one with another, but not stitched or otherwise manufactured; surgical trusses and suspensory bandages of all kinds; sanitary napkins, spinal braces and abdominal supports.....	12 $\frac{1}{2}$ p.c.	25 p.c.	35 p.c.
240	Ultramarine blue, dry or in pulp; whiting or whitening; Paris white and gilders' whiting; blanc fixé; satin white.....	Free	10 p.c.	10 p.c.
241	Litharge, other than for battery purposes.....	Free	15 p.c.	15 p.c.
ex 242	Dry red lead and orange mineral; zinc oxides, such as zinc white and lithopone.....	Free	15 p.c.	15 p.c.
245	Ochres, ochrey earths, siennas and umbers.....	5 p.c.	15 p.c.	15 p.c.

SCHEDULE E—Continued

Item	Description	Proposed Rates		
249	Varnishes, lacquers, japans, japan driers, liquid driers, and oil finish, n.o.p.....per gallon and	20 cts. 15 p.c.	20 cts. 25 p.c.	20 cts. 30 p.c.
253	Putty of all kinds.....	17½ p.c.	27½ p.c.	27½ p.c.
254	Gums, viz.:—Amber, Arabic, Australian, copal, damar, elemi, kaurie, mastic, sandarac, Senegal, tragacanth, gedda, and barberry; gum chicle or sappato gum, crude; lac, crude, seed, button, stick and shell; ambergris; Pontianac.....	Free	15 p.c.	15 p.c.
256	Printing ink.....	12½ p.c.	17½ p.c.	25 p.c.
ex 256	Rotogravure ink.....	12½ p.c.	17½ p.c.	20 p.c.
264	Essential oils, n.o.p., including bay oil, otto of limes, and peppermint oil.....	Free	7½ p.c.	7½ p.c.
276b	Cotton seed and crude cotton seed oil, when imported by manufacturers of cotton seed meal and refined cotton seed oil, for use exclusively in the manufacture of such commodities, in their own factories.....	Free	10 p.c.	10 p.c.
277	Palm and palm kernel oil, unbleached or bleached, not edible; shea butter.....	Free	10 p.c.	10 p.c.
278	Oils, viz.:—Cocoonut, palm and palm kernel, not edible, for manufacturing soap; carbolic or heavy oil; olive oil for manufacturing soap or tobacco, or for canning fish.....	Free	10 p.c.	10 p.c.
ex 284	Earthenware tiles, for roofing purposes.....	Free	32½ p.c.	35 p.c.
287	Tableware of china, porcelain, semi-porcelain, white granite or ironstone.....	Free	35 p.c.	35 p.c.
288	Earthenware and stoneware, brown or coloured and Rockingham ware; "C.C." or cream-coloured ware, decorated, printed or sponged; and all earthenware, n.o.p....	25 p.c.	35 p.c.	35 p.c.
289	Baths, bathtubs, basins, closets, lavatories, urinals, sinks and laundry tubs of earthenware, stone, cement, clay or other material, n.o.p.....	20 p.c.	35 p.c.	35 p.c.
300	Crucibles of clay, sand or plumbago.....	Free	15 p.c.	15 p.c.
ex 312	Asbestos in any form other than crude, and all manufactures thereof, when made from crude asbestos of Empire origin.....	Free	22½ p.c.	25 p.c.
318	Common and colourless window glass.....	Free	15 p.c.	15 p.c.
319	Glass, in sheets, and bent plate glass, n.o.p.....	Free	25 p.c.	25 p.c.
320	Plate glass, not bevelled, in sheets or panes not exceeding seven square feet each, n.o.p.....	Free	25 p.c.	25 p.c.
321	Plate glass, not bevelled, in sheets or panes exceeding seven square feet each, and not exceeding twenty-five square feet each, n.o.p.....	Free	25 p.c.	25 p.c.
322	Plate glass, n.o.p.....	20 p.c.	30 p.c.	35 p.c.
ex 339	Lead capsules for bottles.....	10 p.c.	27½ p.c.	30 p.c.
340	Type for printing, including chases, quoins and slugs, of all kinds.....	7½ p.c.	17½ p.c.	20 p.c.
341	Babbitt metal and type metal, in blocks, bars, plates and sheets.....	10 p.c.	20 p.c.	20 p.c.

SCHEDULE E—Continued

Item	Description	Proposed Rates		
348d	Copper in bars or rods, when imported by manufacturers of trolley, telegraph and telephone wires, electric wires and electric cables, for use only in the manufacture of such articles in their own factories.	Free	10 p.c.	10 p.c.
349	Brass in bars and rods, in coil or otherwise, not less than six feet in length, and brass in strips, sheets or plates, not polished, planished or coated.	5 p.c.	10 p.c.	15 p.c.
350	Wire of all metals and kinds, n.o.p.	10 p.c.	30 p.c.	35 p.c.
ex 350 ex 351 ex 353 ex 353a ex 354 ex 361 ex 711	Aluminum and alloys thereof, crude or semi-fabricated, viz.: Pigs, ingots, blocks, notch bars, slabs, billets and blooms; scrap; bars, rods and wires; angles, channels, beams, tees, and other rolled or drawn sections and shapes; pipes and tubes; plates, sheets and strips, including circles; leaf or foil, less than .005 inch in thickness, plain or embossed, with or without backing; wire and cable, twisted or stranded, reinforced with steel or not; aluminum powder.	Free	30 p.c.	30 p.c.
ex 352 ex 362	Coin locks of which solid brass or bronze are the components of chief value, plain, polished or plated.	15 p.c.	35 p.c.	40 p.c.
354	Manufactures of aluminum, n.o.p.	15 p.c.	30 p.c.	30 p.c.
354a	Kitchen or household hollowware of aluminum, n.o.p.	20 p.c.	30 p.c.	30 p.c.
ex 355 ex 356	Nickel in ingots or blocks, n.o.p.; nickel bars and rods, not including bars or rods depolarized or otherwise processed for use as anodes; and nickel in strips, sheets or plates.	Free		
361	Gold and silver leaf; Dutch or schlag metal leaf; brocade and bronze powders.	15 p.c.	30 p.c.	30 p.c.
370	Rollers, copper, adapted for use in calico printing.	Free	10 p.c.	10 p.c.
377c	Ingots, cogged ingots, blooms, slabs, billets, n.o.p., of iron or steel, of a class or kind not made in Canada, when imported by manufacturers of forgings for use exclusively in the manufacture of forgings, in their own factories, under regulations prescribed by the Minister. . . . per ton	Free	\$3.00	\$3.00
378	Bars and rods, of iron or steel; billets, of iron or steel, weighing less than 60 pounds per lineal yard:— (d) Hot rolled, valued at not less than 4 cents per pound, n.o.p.	Free	12½ p.c.	15 p.c.
ex 378	Bars of iron or steel, hot rolled, 5 inches in diameter and larger, when imported by manufacturers of polished shafting for use in their own factories. per ton	Free	\$7.00	\$7.00
ex 378a ex 378c	Sash or casement sections of iron or steel, hot or cold rolled, not punched, drilled nor further manufactured, when imported by manufacturers of metal window frames, for use in their own factories. per ton	Free	\$7.00	\$7.00
380	Plates of iron or steel, hot or cold rolled:— (a) Not more than 66 inches in width, n.o.p. per ton (b) More than 66 inches in width, n.o.p. per ton	\$4.25 Free	\$8.00 \$6.00	\$8.00 \$6.00
381	Sheets, of iron or steel, hot or cold rolled: (a) .080 inch or less in thickness, n.o.p.	7½ p.c.	20 p.c.	20 p.c.
ex 381a	Sheets of iron or steel, hot or cold rolled, with silicon content of .075 p.c. or more, when imported by manufacturers of electrical apparatus, for use in the manufacture of electrical apparatus in their own factories.	Free	12½ p.c.	2½ p.c.

SCHEDULE E—Continued

Item	Description	Proposed Rates		
ex 382a	Hoop steel, hot or cold rolled, plain or coated, .064 inch or less in thickness, not more than three inches in width, when imported by manufacturers of barrels or kegs or by manufacturers of flat hoops for barrels and kegs, for use exclusively in their own factories.....	Free	12½ p.c.	12½ p.c.
ex 382a	Band steel, hot rolled, .080 inch or less in thickness, n.o.p.....	7½ p.c.	15 p.c.	15 p.c.
ex 382b	Band steel, hot rolled, more than .080 inch in thickness, n.o.p.....per ton	\$4.00	\$8.00	\$8.00
ex 382c	Strip steel, cold rolled or cold drawn, .080 inch or less in thickness, n.o.p.....	7½ p.c.	20 p.c.	20 p.c.
383	(a) Coated with tin, of a class or kind not made in Canada, n.o.p..... (b) Coated with tin, n.o.p..... (c) Coated with zinc, n.o.p.....	Free Free 7½ p.c.	15 p.c. 20 p.c. 20 p.c.	15 p.c. 20 p.c. 20 p.c.
ex 385	Sheets, plates, hoop, band or strip, of rust, acid or heat resisting steels, hot rolled, valued at not less than five cents per pound.....	Free	20 p.c.	20 p.c.
386	(a) Plates, when imported by manufacturers for use exclusively in the manufacture or repair of the pressure parts of boilers, pulp digesters, steam accumulators and vessels for the refining of oil, in their own factories.....per ton (m) (i) Sheets of iron or steel, cold rolled, when imported by manufacturers for use exclusively in the manufacture of sheets coated with tin..... (ii) Sheets, hoop, band or strip, of iron or steel, hot rolled, when imported by manufacturers for use exclusively in the manufacture of sheets, hoop, band or strip, coated with zinc or other metal or metals, not including tin, in their own factories on and after September 1, 1931.....	Free Free 5 p.c.	\$5.00 15 p.c. 20 p.c.	\$5.00 15 p.c. 20 p.c.
ex 387	Steel grooved (or girder) rails for electric tramway use, weighing not less than 75 pounds per lineal yard, punched, drilled, or not, of shapes and lengths not made in Canada.....per ton	Free	\$7.00	\$7.00
388	Iron or steel angles, beams, channels, columns, girders, joists, piling, tees, zeos, and other shapes or sections, not punched, drilled, or further manufactured than hot rolled, weighing not less than 35 pounds per lineal yard, n.o.p.....per ton	Free	\$3.00	\$3.00
388b	Iron or steel angles, beams, channels, columns, girders, joists, piling, tees, zeos, and other shapes or sections, not punched, drilled or further manufactured than hot rolled, n.o.p.....per ton	\$4.00	\$7.00	\$7.00
ex 388	Iron or steel side or centre sill sections, of all sizes not manufactured in Canada, weighing not less than 35 pounds per lineal yard, not punched, drilled or further manufactured, when imported by manufacturers of railway cars, for use in their own factories.....per ton	Free	\$3.00	\$3.00
ex 392	Forgings of iron or steel, in any degree of manufacture, hollow, not less than 12 inches in internal diameter....	Free	30 p.c.	30 p.c.

SCHEDULE E—Continued

Item	Description	Proposed Rates		
393	Tires, of steel, in the rough, not drilled or machined in any manner, for railway vehicles, including locomotives and tenders.....	Free	10 p.c.	10 p.c.
394	Axles and axle bars, n.o.p., and axle blanks, and parts thereof, of iron or steel: (a) For railway vehicles, including locomotives and tenders.....	10 p.c.	27½ p.c.	30 p.c.
401	Wire, of iron or steel:			
	(a) Barbed fencing, coated or not.....	Free	10 p.c.	10 p.c.
	(b) Twisted, braided or stranded, including wire rope or cable, coated or not, n.o.p.....	15 p.c.	25 p.c.	25 p.c.
	(c) Drawn flat or cold rolled flat after drawing, coated or not, n.o.p., not more than .25 inch in width and less than .1875 inch in thickness.....	7½ p.c.	20 p.c.	20 p.c.
	(d) Coated with zinc, or spelter, curved or not, in coils, .144, .104 or .092 inch in diameter, with tolerance not to exceed .004 inch, and not for use in telegraph or telephone lines.....	Free	10 p.c.	10 p.c.
	(e) Coated with zinc or spelter, n.o.p.....	10 p.c.	20 p.c.	20 p.c.
	(f) Single or several, covered with any material, including cable so covered, coated, n.o.p.....	15 p.c.	30 p.c.	30 p.c.
	(g) N.O.P.....	15 p.c.	20 p.c.	20 p.c.
406	Coil chain, coil chain links, including repair links, and chain shackles, of iron or steel: (b) Less than one and one-eighth inches in diameter..	15 p.c.	25 p.c.	25 p.c.
407a	Chains, of iron or steel, n.o.p.....	20 p.c.	30 p.c.	35 p.c.
408	Malleable sprocket chain and link belting chain, of iron or steel, including roller chain of all kinds for operating on steel sprockets or gears, when imported by manufacturers of agricultural implements for use exclusively in the manufacture of agricultural implements, in their own factories, under regulations prescribed by the Minister.....	Free	10 p.c.	10 p.c.
409	Cream separators and complete parts therefor, including steel bowls.....	Free	25 p.c.	25 p.c.
410L	Ore crushers, rock crushers, stamp mills, grinding mills, rock drills, percussion coal cutters, coal augers, rotary coal drills, n.o.p., and complete parts of all the foregoing, for use exclusively in mining, metallurgical or quarrying operations.....	7½ p.c.	20 p.c.	25 p.c.
ex 410c	Coal cutting machines, n.o.p.....	Free	10 p.c.	10 p.c.
ex 412a	Offset presses; lithographic presses; printing presses and typemaking accessories therefor, n.o.p.....	Free	10 p.c.	15 p.c.
412b	Flat bed cylinder printing presses, to print sheets of a size 25 by 38 inches or larger, and complete parts thereof; machines designed to fold or sheet-feed paper or cardboard, and complete parts thereof.....	Free	10 p.c.	15 p.c.
414	Typewriters and complete parts thereof.....	Free	25 p.c.	25 p.c.
ex 422a	Trench and ditch excavating machines, round wheel or vertical or ladder boom, chain and bucket type, for digging vertical or sloping bank ditches.....	Free	10 p.c.	15 p.c.
ex 427	Ball and roller bearings.....	5 p.c.	27½ p.c.	35 p.c.

SCHEDULE E—Continued

Item	Description	Proposed Rates		
ex 427	Machinery, viz.: Power churns, power milk coolers, power fillers and cappers, power ice-cream mixers, power butter printers, power cream savers, power bottle sterilizers, power brine tanks, power milk bottle washers, power milk can washers; ice-breaking machines, valveless or centrifugal milk pumps, sanitary milk and cream vats; none of the foregoing to include motive power.....	Free	27½ p.c.	35 p.c.
ex 428a	Engines for motor trucks or motor buses, when of 100 h.p. or more.....	Free	25 p.c.	27½ p.c.
429	Cutlery of iron or steel, plated or not:			
	(b) Table knives and table forks.....	15 p.c.	30 p.c.	35 p.c.
	(c) Pen knives, jack-knives, and pocket knives of all kinds.....	Free	30 p.c.	30 p.c.
	(d) Knives, n.o.p.....	Free	30 p.c.	30 p.c.
	(e) Spoons.....	15 p.c.	30 p.c.	35 p.c.
	(f) Scissors and shears, n.o.p.....	Free	30 p.c.	30 p.c.
	(g) Razors and razor blades.....	Free	30 p.c.	30 p.c.
431b	Adzes, anvils, vices, cleavers, hatchets, saws, augers, bits, drills, files, rasps, screwdrivers, planes, spokeshaves, chisels, mallets, metal wedges, wrenches, sledges, hammers, crowbars, cantdogs, and track tools, picks, mattocks, and eyes or polls for the same.....	10 p.c.	35 p.c.	35 p.c.
ex 438a ex 438b ex 438c	Motor vehicles, n.o.p., not including motor buses.....	Free		
ex 438b	Motor cycles or sidecars therefor.....	Free	20 p.c.	30 p.c.
440j	Trawls, trawling spoons, fly hooks, sinkers, swivels, sportsmen's fishing reels, bait and hooks, and fishing tackle, n.o.p.....	Free	25 p.c.	30 p.c.
ex 441	Guns and rifles of a class or kind not made in Canada....	5 p.c.	27½ p.c.	30 p.c.
445c	Electric telegraph or telephone apparatus and complete parts thereof.....	Free	25 p.c.	30 p.c.
445d	Electric wireless or radio apparatus and complete parts thereof.....	Free	25 p.c.	30 p.c.
ex 445e	Electric storage batteries, composed of plates measuring not less than eleven inches by fourteen inches and not less than three quarters inch in thickness; complete parts thereof.....	Free	25 p.c.	27½ p.c.
ex 445k	Flame proof electric switch gear, for use underground in coal mines.....	Free	20 p.c.	30 p.c.
446	Electric steam turbo generator sets, 700 h.p. and greater, of a class or kind not made in Canada, and complete parts thereof.....	Free	20 p.c.	25 p.c.
ex 446a	Steel bicycle rims, not enamelled nor plated.....	Free	27½ p.c.	35 p.c.
ex 446a	Golf shafts of seamless steel, coated or not, but not chromium plated.....	10 p.c.	35 p.c.	35 p.c.
ex 446a	Bottles or cylinders of seamless steel used as high-pressure containers for gas.....	Free	25 p.c.	25 p.c.
ex 446a	Steel balls not larger than three-eighths inch in diameter, commonly known as "burnishing balls".....	Free	7½ p.c.	10 p.c.
ex 476	Surgical and dental instruments of any material; surgical needles; X-ray apparatus; microscopes valued at not less than \$50 each, by retail; and complete parts of all the foregoing.....	Free	10 p.c.	10 p.c.

SCHEDULE E—Continued

Item	Description	Proposed Rates		
488	Nitrate and acetate of lead, not ground; platinum and black oxide of copper, for use in the manufacture of chlorates and colours.....	Free	10 p.c.	10 p.c.
522	Rovings, yarns and warps wholly of cotton, not more advanced than singles, n.o.p..... and.....per pound	12½ p.c. 2 cts.	15 p.c. 3½ cts.	22½ p.c. 4 cts.
522c	Rovings, yarns and warps wholly of cotton, including threads, cords and twines generally used for sewing, stitching, packaging and other purposes, n.o.p.; cotton yarns wholly or partially covered with metallic strip, generally known as tinsel thread..... and.....per pound	15 p.c. 2 cts.	22½ p.c. 3½ cts.	25 p.c. 4 cts.
522d	Yarns and warps wholly of cotton, mercerised, number forty and finer, imported by manufacturers to be further manufactured in their own factories.....	Free	25 p.c.	25 p.c.
ex 522	Yarns and warps wholly of cotton, number forty and finer, when imported by manufacturers of mercerised cotton yarns, for use exclusively in the manufacture of mercerised cotton yarns, in their own factories.....	Free Until Dec. 31, Free Thereafter: Free	15 p.c.	15 p.c.
523	Woven fabrics, wholly of cotton, not bleached, mercerised, nor coloured, n.o.p., and cotton seamless bags..... and.....per pound			
523a	Woven fabrics wholly of cotton, bleached or mercerised, not coloured, n.o.p..... and.....per pound			
523b	Woven fabrics wholly of cotton, printed, dyed or coloured, n.o.p..... and.....per pound	22½ p.c. 2 cts.	27½ p.c. 3½ cts.	32½ p.c. 4 cts.
ex 523 ex 523a ex 523b	Woven fabrics wholly of cotton, composed of yarns of counts of 100 or more, including all such fabrics in which the average of the count of warp and weft yarns is 100 or more..... and.....per pound	Free	27½ p.c. 3½ cts.	32½ p.c. 4 cts.
		15 p.c.	27½ p.c. 3½ cts.	32½ p.c. 4 cts.
		Free	12½ p.c.	15 p.c.
524	Seamless cotton duck in circular form, of a class or kind not made in Canada, for use in the manufacture of hose pipe.....	Free	10 p.c.	10 p.c.
528	White cotton bobinet, plain, in the web.....	Free	25 p.c.	25 p.c.
529	Embroideries, lace, nets, nettings, bobinet, n.o.p.; fringes and tassels, wholly of cotton..... and.....per pound	20 p.c. 2 cts.	27½ p.c. 3½ cts.	30 p.c. 4 cts.
532	Clothing, wearing apparel and articles, made from woven fabrics and all textile manufactures, wholly or partially manufactured composed wholly of cotton, n.o.p.; fabrics wholly of cotton, coated or impregnated, n.o.p. and.....per pound	25 p.c. 2 cts.	30 p.c. 3½ cts.	35 p.c. 4 cts.
537b	Linen thread for hand or machine sewing.....	Free	22½ p.c.	25 p.c.

SCHEDULE E—Continued

Item	Description	Proposed Rates		
ex 540 ex 540a ex 540b ex 540c	<p>From the four existing linen items marginally named, it is proposed to draft a new linen schedule which will accord to the United Kingdom <i>Free entry</i> on a very wide range of fabrics and articles, administration of the new legislation to be on the basis suggested by the following tentative proposals:</p> <p>(a) Woven fabrics, in the web, wholly of flax or hemp, not to include towelling and glass cloth of crash or huck, with or without lettering or monograms woven in, nor table cloths and napkins of crash with coloured borders.</p> <p>(b) Articles wholly of flax or hemp, such as sheets, pillow cases, table cloths and napkins, towels and handkerchiefs, but not to include towels or glass cloths of crash or huck, with or without lettering or monograms woven in, nor table cloths and napkins of crash with coloured borders.</p>	<p>Free Free Free Free</p>	<p>25 p.c. 30 p.c. 30 p.c. & 3½ cts. 30 p.c. & 3½ cts.</p>	<p>27½ p.c. 32½ p.c. 32½ p.c. & 4 cts. 35 p.c. & 4 cts.</p>
541a	Woven fabrics, wholly of jute, n.o.p.	Free	22½ p.c.	25 p.c.
551	<p>Yarns, composed wholly or in part of wool or hair, but not containing silk or artificial silk, n.o.p.</p> <p>and.....per pound</p>	<p>15 p.c. 11½ cts.</p>	<p>20 p.c. 20 cts.</p>	<p>22½ p.c. 22½ cts.</p>
ex 551a	<p>Yarns and warps composed wholly of hair, imported by manufacturers for use in their own factories.....</p> <p>and.....per pound</p>	<p>Free</p>	<p>17½ p.c. 15 cts.</p>	<p>20 p.c. 17½ cts.</p>
551a	<p>Yarns and warps composed wholly or in part of wool or hair, imported by manufacturers for use exclusively in their own factories, n.o.p.</p> <p>and.....per pound</p>	<p>10 p.c. 7½ cts.</p>	<p>17½ p.c. 15 cts.</p>	<p>20 p.c. 17½ cts.</p>
552	<p>Felt, pressed, of all kinds in the web, not consisting of or in combination with any woven, knitted or other fabric or material.....</p> <p>and.....per pound</p>	<p>15 p.c. 7½ cts.</p>	<p>22½ p.c. 17½ cts.</p>	<p>25 p.c. 20 cts.</p>
553	<p>Blankets of any material, not to include automobile rugs, steamer rugs or similar articles.....</p> <p>and.....per pound</p>	<p>22½ p.c. 10 cts.</p>	<p>30 p.c. 25 cts.</p>	<p>35 p.c. 30 cts.</p>
554	<p>Woven fabrics, composed wholly or in chief part by weight, of yarns of wool or hair, not exceeding in weight six ounces to the square yard, n.o.p., when imported in the gray or unfinished condition, for the purpose of being dyed or finished in Canada.....</p> <p>and.....per pound</p>	<p>20 p.c. 9½ cts.</p>	<p>25 p.c. 17½ cts.</p>	<p>30 p.c. 20 cts.</p>
ex 554	<p>Woven fabrics, composed wholly or in chief part by weight of yarns of wool or hair, not exceeding in weight four ounces to the square yard, when imported in the gray or unfinished condition, for the purpose of being dyed or finished in Canada.....</p> <p>and.....per pound</p>	<p>Free</p>	<p>25 p.c. 17½ cts.</p>	<p>30 p.c. 20 cts.</p>
554a	<p>Woven fabrics, consisting of cotton warps with wefts of lustre wool, mohair or alpaca, generally known as lustres or Italian linings, n.o.p.</p>	Free	20 p.c.	25 p.c.
554b	<p>Woven fabrics, composed wholly or in part of yarns of wool or hair, n.o.p.</p> <p>and.....per pound</p>	<p>27½ p.c. 18½ cts.</p>	<p>35 p.c. 30 cts.</p>	<p>40 p.c. 35 cts.</p>
ex 554b	<p>Woven fabrics, composed wholly or in part of yarns of wool or hair, weighing not less than eighteen ounces per square yard.....</p> <p>and.....per pound</p>	<p>25 p.c. 20 cts.</p>	<p>35 p.c. 30 cts.</p>	<p>40 p.c. 35 cts.</p>

SCHEDULE E—Continued

Item	Description	Proposed Rates		
ex 554b	Woven fabrics, composed wholly or in part of yarns of wool or hair, commonly known as billiard cloth..... and per pound	Free	35 p.c. 30 cts.	40 p.c. 35 cts.
555	Clothing, wearing apparel and articles made from woven fabrics, and all textile manufactures, wholly or partially manufactured, composed wholly or in part of wool or similar animal fibres, but of which the component of chief value is not silk nor artificial silk, n.o.p.; fabrics, coated or impregnated, composed wholly or in part of yarns of wool or hair, but not containing silk nor artificial silk, n.o.p..... and per pound	30 p.c. 18½ cts.	40 p.c. 32½ cts.	40 p.c. 35 cts.
568a	Socks and stockings of all kinds..... and per each one dozen pairs	30 p.c. 75 cts.	32½ p.c. \$1.35	35 p.c. \$1.50
ex 568b	Women's dress gloves of kid, elbow length.....	Free	35 p.c.	45 p.c.
572	Turkish or imitation Turkish or other floor rugs or carpets, and carpets, n.o.p..... and per square foot	30 p.c. 5 cts.	35 p.c. 15 cts.	40 p.c. 20 cts.
586	Coal, anthracite, n.o.p. per ton.....	Free	50 cts.	50 cts.
ex 598	Brass band instruments, of a class or kind not made in Canada; bagpipes.....	Free	30 p.c.	35 p.c.
604	Belting leather in butts or bends; sole leather; and all leather further finished than tanned, n.o.p.....	12½ p.c.	27½ p.c.	27½ p.c.
ex 604	Genuine pig leathers and genuine Morocco leathers; so-called roller-leathers.....	Free	27½ p.c.	27½ p.c.
605	Leather produced from East India tanned kip, uncoloured or coloured other than black, when imported for use exclusively in lining boots and shoes; genuine reptile leathers.....	Free	15 p.c.	15 p.c.
607a	Leather, not further finished than tanned, in whole hides, in grains or splits, when imported by manufacturers of upholstering leathers for use exclusively in the manufacture of upholstering leathers, in their own factories.. Provided, that the Governor-in-Council may, when satisfied that the leather specified in this item is being produced in Canada, in quantity and quality sufficient for Canadian requirements, by Order-in-Council direct that this tariff item be repealed.	Free	15 p.c.	15 p.c.
ex 610	Belting of camel's hair, for machinery.....	15 p.c.	27½ p.c.	27½ p.c.
617	India-rubber boots and shoes.....	Free	22½ p.c.	25 p.c.
625	Caps, hats, muffs, tippets, capes, coats and cloaks of fur, and other manufactures of fur, n.o.p.....	15 p.c.	30 p.c.	35 p.c.
663	Fertilizers, compounded or manufactured, n.o.p.....	Free	7½ p.c.	10 p.c.
684	Rubber thread, not covered.....	Free	10 p.c.	15 p.c.
ex 711	Barytes.....	Free	25 p.c.	25 p.c.
ex 711	Charcoal, animal, for use in the refining of sugar.....	Free	25 p.c.	25 p.c.
ex 711	Mineral wool.....	Free	25 p.c.	25 p.c.
ex 711	A new item (not finally drafted) to provide that <i>all chemicals and drugs</i> which were dutiable, at the date of the Conference, under item 711 at..... shall be in future, when of a kind not produced in Canada, dutiable at.....	15 p.c. Free	25 p.c. 25 p.c.	25 p.c. 25 p.c.

SCHEDULE E—*Concluded.*

Item	Description	Proposed Rates		
728	Hyposulphite of soda, when imported by tanners for use in their own factories in the tanning of leather.....	Free	10 p.c.	10 p.c.
783	Gasoline and steam engines, transmission assemblies and parts thereof, magnetos, starting motors, electric generators, propeller shafts, steel chassis frames, brakes, clutches, brake and clutch controls, steel road wheels, steel rims for pneumatic tires, larger than thirty inches by five inches, steering gears and front and rear axles, all of a class or kind not made in Canada when imported by manufacturers of motor trucks (not for railways or tramways) for carrying goods only, for use only in the manufacture of such motor trucks.....	Free	17½ p.c.	20 p.c.
785	Cocoanut oil, not edible, when imported for use in the manufacture of refined cocoanut oil.....	Free	10 p.c.	10 p.c.

SCHEDULE F

DOMINION OF CANADA

Canadian Tariff Item	Commodity	Margin of Preference over Intermediate Tariff
39a	Sago and tapioca flour.....	½c. per lb.
ex 77	Vanilla beans.....	10 p.c. <i>ad valorem</i> .
87(n)	Tomatoes.....	2c. per lb. throughout the year.
143	Cigars.....	50c. per lb.
ex 254	Gums, viz.: Arabic, copal, damar, gum chicle or sappato gum, crude.	10 p.c. <i>ad valorem</i> .
264	Essential oils, n.o.p., including bay oil, otto of limes and peppermint oil.....	7½ p.c. <i>ad valorem</i> .
267B as revised	Crude petroleum not in its natural state -7250 specific gravity or heavier at 60° temperature when imported by oil refiners to be refined in their own factories.....	1c. per gallon.
277	Palm and palm kernel oil, unbleached or bleached, non-edible; shea butter.....	10 p.c. <i>ad valorem</i> .
278	Oils, viz.: Coconut, palm and palm kernel, not edible, for manufacturing soap; carbolic or heavy oil; olive oil for manufacturing soap or tobacco, or for canning fish.....	10 p.c. <i>ad valorem</i> .
ex 584	Asphalt or asphaltum, solid.....	10 p.c. <i>ad valorem</i> .
ex 616	Gutta percha.....	10 p.c. <i>ad valorem</i> .
616a	Balata, crude, unmanufactured.....	10 p.c. <i>ad valorem</i> .
785	Coconut oil, not edible, when imported for use in the manufacture of refined coconut oil.....	10 p.c. <i>ad valorem</i> .

In Item 106(b) Fruits, prepared . . . pineapples, British Preferential rate to be reduced to 1 cent per lb. subject to the agreement of His Majesty's Government in the Commonwealth of Australia.

B.C.
Can.
Misc.
T

Heute

DOMINION OF CANADA

TREATY SERIES, 1932
No. 4

EXCHANGE OF NOTES

(September 15 and 16, 1932)

Constituting an Agreement

between

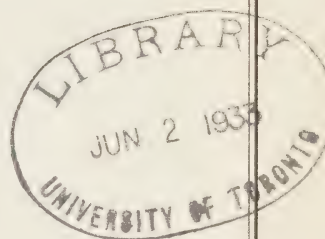
CANADA AND THE UNITED STATES
OF AMERICA

granting

RECIPROCAL "BLANKET" PERMISSION
FOR THE PERIOD OF ONE YEAR FROM JULY 1, 1932,
FOR FLIGHTS OF MILITARY AIRCRAFT



OTTAWA
J. O. PATENAUDE, ACTING KING'S PRINTER
1933



DOMINION OF CANADA

TREATY SERIES, 1932

No. 4

EXCHANGE OF NOTES

(September 15 and 16, 1932)

Constituting an Agreement

between

CANADA AND THE UNITED STATES
OF AMERICA

granting

RECIPROCAL "BLANKET" PERMISSION
FOR THE PERIOD OF ONE YEAR FROM JULY 1, 1932,
FOR FLIGHTS OF MILITARY AIRCRAFT



OTTAWA
J. O. PATENAUDE, ACTING KING'S PRINTER
1933

Exchange of Notes (September 15th and 16th, 1932) constituting an Agreement between Canada and the United States of America granting reciprocal "blanket" permission for the period of one year from July 1, 1932, for flights of military aircraft.

The Chargé d'Affaires of the United States at Ottawa to the Secretary of State for External Affairs of Canada.

LEGATION OF THE UNITED STATES OF AMERICA,

OTTAWA, CANADA, September 15, 1932.

No. 560.

SIR,—I have the honour to inform you that the United States Government is prepared to grant "blanket" permission, for a period of one year from July 1, 1932, for Canadian Military aircraft to make flights across the State of Maine by direct route between points of departure in Quebec to a destination in New Brunswick, or vice versa, provided that the Canadian Government extends similar privileges to United States Army aircraft in flights over Canadian territory between Selfridge Field, Mount Clemens, Michigan, and Cleveland, Ohio, or Buffalo, New York. The extension of these privileges is conditional upon the observance of the following stipulations:—

- (a) The most direct route shall be followed unless stress of weather compels deviation;
- (b) Aircraft shall not land outside their own territory except by special arrangement between the two Governments;
- (c) In case of forced landings outside their own territory, pilots shall, with as little delay as possible, report to the local police, customs and immigration authorities, and notify, by telegraph, the appropriate departments of their respective Governments;
- (d) No photographs shall be taken while en route over foreign territory.

I avail myself of the occasion to renew to you the assurances of my highest consideration.

PIERRE DE L. BOAL,
Chargé d'Affaires a.i.

The Right Honourable R. B. BENNETT, LL.B., LL.D.,
Secretary of State for External Affairs,
Ottawa.

*The Secretary of State for External Affairs of Canada to the Chargé d'Affaires
of the United States, Ottawa.*

DEPARTMENT OF EXTERNAL AFFAIRS, CANADA

OTTAWA, September 16, 1932.

No. 136

SIR,—I have the honour to acknowledge the receipt of your note No. 560 of the 15th September informing me that the United States Government is prepared to grant "blanket" permission for a period of one year from July 1, 1932, for Canadian Military aircraft to make flights across the State of Maine by direct route between points of departure in Quebec to a destination in New Brunswick, or vice versa, provided that the Canadian Government extends similar privileges to United States Army aircraft in flights over Canadian territory between Selfridge Field, Mount Clemens, Michigan, and Cleveland, Ohio, or Buffalo, New York, it being understood that the extension of these privileges is conditional upon the observance of the following stipulations:—

- (a) The most direct route shall be followed unless stress of weather compels deviation;
- (b) Aircraft shall not land outside their own territory except by special arrangement between the two Governments;
- (c) In case of forced landings outside their own territory, pilots shall, with as little delay as possible, report to the local police, customs and immigration authorities, and notify, by telegraph, the appropriate departments of their respective Governments;
- (d) No photographs shall be taken while en route over foreign territory.

I have the honour to inform you that in consideration of the extension of such privileges to Canadian Military aircraft, the Canadian Government agrees on these conditions to extend similar privileges for the period named to United States Army aircraft in flights over Canadian territory from Selfridge Field, Mount Clemens, Michigan, and Cleveland, Ohio, or Buffalo, New York.

Accept, Sir, the renewed assurances of my highest considerations.

O. D. SKELTON,
for Secretary of State for External Affairs.

PIERRE DE L. BOAL, Esquire,
Chargé d'Affaires,
Legation of the United States,
Ottawa.

Can.
Misc
T

7222

DOMINION OF CANADA

TREATY SERIES, 1932

No. 5

INTERNATIONAL CONVENTION

RESPECTING

LOAD LINES

with

FINAL PROTOCOL

Signed at London, July 5, 1930

Canadian Ratification deposited October 1, 1932



OTTAWA
J. O. PATENAUDE, ACTING KING'S PRINTER
1933

Price, 25 cents

INTERNATIONAL LOAD LINE CONVENTION, 1930

PREAMBLE

THE Governments of Germany, the Commonwealth of Australia, Belgium, Canada, Chile, Cuba, Denmark, the Free City of Danzig, Spain, the Irish Free State, the United States of America, Finland, France, the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland, Greece, India, Iceland, Italy, Japan, Latvia, Mexico, Norway, New Zealand, Paraguay, the Netherlands, Peru, Poland, Portugal, Sweden, and the Union of Socialist Soviet Republics; desiring to promote safety of life and property at sea by establishing in common agreement uniform principles and rules with regard to the limits to which ships on international voyages may be loaded, have resolved to conclude a Convention for that purpose and have appointed as their Plenipotentiaries:—

The Government of Germany:

Mr. Gustav KOENIGS, Ministerialdirigent in the Reichsverkehrsministerium, Geheimer Regierungsrat, Berlin.

Mr. Arthur WERNER, Ministerialrat in the Reichsverkehrsministerium, Geheimer Justizrat, Berlin.

Professor Walter LAAS, Director of the "Germanischer Lloyd" Classification Society, Berlin.

Mr. Karl STURM, Verwaltungsdirektor of the See-Berufsgenossenschaft, Hamburg.

The Government of the Commonwealth of Australia:

Captain Henry Priaulx CAYLEY, Royal Australian Navy, Commonwealth Naval Representative in London.

Mr. Vincent Cyril DUFFY, Australia House.

The Government of Belgium:

Mr. Raoul F. GRIMARD, Naval Engineer, Technical Adviser to the Central Naval Department.

The Government of Canada:

Mr. Alexander JOHNSTON, Deputy Minister of Marine.

The Government of Chile:

Lieut-Commander Constructor Oscar BUNSTER, Member of the Chilean Naval Commission in London.

The Government of Cuba:

Mr. Guillermo PATTERSON, Cuban Minister in London.

The Government of Denmark:

- Mr. Emil KROGH, Assistant Secretary in the Ministry of Shipping and Fisheries.
 Mr. Aage H. LARSEN, Naval Architect and Engineer in Chief to the Ministry of Shipping and Fisheries.
 Mr. J. A. KÖRBBING, Director of the "Forenede Dampskibsselskab," Copenhagen.
 Captain H. P. HAGELBERG, Chairman of the Association of Danish Shipmasters.
 Mr. Erik JACOBSEN, Trade Union Manager.

The Government of the Free City of Danzig:

- Mr. Alphonse POKLEWSKI-KOZIELL, Commercial Counsellor, Polish Legation, London.
 Mr. Waldemar SIEG, Commercial Counsellor.

The Government of Spain:

- Mr. Octavino MARTINEZ-BARCA, Engineer, Spanish Navy.

The Government of the Irish Free State:

- Mr. J. W. DULANTY, Commissioner for Trade for the Irish Free State in Great Britain.
 Mr. T. J. HEGARTY, Ship Surveyor, Transport and Marine Branch, Department of Industry and Commerce.

The Government of the United States of America:

- Mr. Herbert B. WALKER, President of the American Steamship Owners' Association.
 Mr. David ARNOTT, Chief Surveyor, American Bureau of Shipping.
 Mr. Laurens PRIOR, Bureau of Navigation, Department of Commerce.
 Mr. Howard C. TOWLE, National Council of American Shipbuilders.
 Mr. Samuel D. McCOMB, Marine Office of America.
 Captain Albert F. PILLSBURY, Pillsbury and Curtis, San Francisco.
 Mr. Robert F. HAND, Vice-President Standard Shipping Company, New York.
 Mr. James KENNEDY, General Manager, Marine Department, Gulf Refining Company, New York.
 Mr. H. W. WARLEY, Vice-President Ore Steamship Corporation, New York.
 Rear-Admiral John G. TAWRESEY, C.C., United States Navy (Retired). United States Shipping Board.

The Government of Finland:

- Mr. A. H. SAASTAMOINEN, Finnish Minister in London.
 Commander Birger BRANDT, Finnish Shipmasters' Association.

The Government of France:

- Mr. André Maurice HAARBLEICHER, Naval Construction Corps, Director of the Departments of the Mercantile Fleet and of Naval Material at the Ministry of the Mercantile Marine.
- Mr. René Hippolyte Joseph LINDEMANN, Assistant Director of the Department of Marine Labour and of the Accountants' Department at the Ministry of the Mercantile Marine.
- Mr. Jean Henri Théophile MARIE, Naval Construction Corps, Assistant to the Director of the Departments of the Mercantile Fleet and of Naval Material at the Ministry of the Mercantile Marine.
- Mr. A. H. A. de BERLHE, Deputy Manager of the Bureau Veritas.

The Government of the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland:

- Sir Henry F. OLIVER, Admiral of the Fleet, Royal Navy.
- Captain F. W. BATE, Professional Officer, Mercantile Marine Department, Board of Trade.
- Mr. A. J. DANIEL, Principal Ship Surveyor, Board of Trade.
- Captain J. T. EDWARDS, Master Mariner (Retired).
- Sir Ernest W. GLOVER, Chamber of Shipping of the United Kingdom.
- Sir Norman HILL, Chairman, Merchant Shipping Advisory Committee, Board of Trade.
- Sir Charles HIPWOOD, Board of Trade.
- Mr. J. Foster KING, Chief Surveyor to the British Corporation Register of Shipping and Aircraft.
- Dr. J. MONTGOMERIE, Chief Ship Surveyor to Lloyd's Register of Shipping.
- Sir Charles J. O. SANDERS, Chairman, Load-Line Committee, 1927-1929.
- Mr. William Robert SPENCE, General Secretary, National Union of Seamen.
- Captain A. SPENCER, Master Mariner (Retired).

The Government of Greece:

- Mr. Nicolas G. LELY, Consul-General for Greece in London.

The Government of India:

- Sir Geoffrey L. CORBETT, Late Secretary to the Government of India, Commerce Department.
- Mr. Nowrojee Dadabhoy ALBLESS, Chairman of Scindia Steamships (London) Ltd.
- Captain Kavas OOKERJEE, Marine Superintendent, Scindia Steam Navigation Company, Ltd., Bombay.

Engineer-Commander John Sutherland PAGE, Royal Indian Marine, late Principal Engineer and Ship Surveyor, Government of Bengal.

The Government of Iceland:

Mr. Emil KROGH, Assistant Secretary to the Danish Ministry of Shipping and Fisheries.

Mr. Aage H. LARSEN, Naval Architect and Engineer in Chief to the Danish Ministry of Shipping and Fisheries.

Mr. J. A. KÖRBING, Director of the "Forenede Dampskibsselskab," Copenhagen.

Captain H. P. HAGELBERG, Chairman of the Association of Danish Shipmasters.

Mr. Erik JACOBSEN, Trade Union Manager, Denmark.

The Government of Italy:

General Giulio INGIANNI, General Director of the Mercantile Marine.

Admiral Giuseppe CANTÜ, Admiral of Division, Technical Inspector of the Mercantile Marine.

Professor Torquato GIANNINI, Counsellor for Emigration in the Italian Foreign Office.

The Government of Japan:

Mr. Shoichi NAKAYAMA, First Class Secretary of Embassy, London.

Mr. Sukefumi IWAI, Expert in the Local Administration Office of Communications.

The Government of Latvia:

Mr. Arturs OZOLS, Director of the Marine Department.

Captain Andrejs LONFELDS, Latvian Shipowners' Society.

The Government of Mexico:

Mr. Gustavo Luders de NEGRI, Consul-General for Mexico in London.

The Government of Norway:

Mr. Erling BRYN, Director of the Department of Shipping, Ministry of Commerce and Navigation.

Mr. Johan SCHÖNHEYDER, Surveyor-in-Chief in the Ministry of Commerce and Navigation.

Dr. J. BRUHN, Director of the Norwegian Veritas.

Mr. J. Hysing OLSEN, Shipowner.

Mr. Eivind TONNESEN, Managing Director of the Norwegian Shipmasters' Association.

Mr. A. BIRKELAND, President of the Norwegian Sailors' and Firemen's Union.

The Government of New Zealand:

Sir Thomas MASON WILFORD, High Commissioner for New Zealand in London.

Sir Charles HOLDSWORTH, Managing Director of the Union Steamship Company of New Zealand, Ltd.

The Government of Paraguay:

Dr. Horacio CARISIMO, Chargé d'Affaires in London.

The Government of the Netherlands:

Vice-Admiral (retired) C. FOCK, Inspector-General of Navigation, Chairman of the Freeboard Assigning Commission.

Mr. A. van DRIEL, Naval Architect, Adviser on Naval Architecture to the Shipping Inspection Service, Member and Secretary of the Freeboard Assigning Commission.

Mr. J. BRAUTIGAM, Chairman of the Netherlands Union of Transport Workers, Member of the Second Chamber of the States-General.

Mr. J. W. LANGELEER, Inspector of Shipping, Dutch East Indies.

Mr. J. Rypperda WIERDSMA, Chairman of the Holland-America Line.

Captain G. L. HEERIS, Secretary of the Netherlands Shipowners' Association.

The Government of Peru:

Captain Manuel D. FAURA, Naval Attaché in London.

The Government of Poland:

Mr. Alphonse POKLEWSKI-KOZIELL, Commercial Counsellor, Polish Embassy, London.

Mr. Boguslaw BAGNIEWSKI, Counsellor, Ministry of Industry and Trade, Warsaw.

The Government of Portugal:

Mr. Thomaz Ribeiro de MELLO, Minister Plenipotentiary; Head of the Economic Section of the Portuguese Ministry of Foreign Affairs.

Captain Carlos Theodoro da COSTA, Naval Architect.

The Government of Sweden:

Baron Erik Kule PALMSTIERNA, Swedish Minister in London.

Mr. Per Axel LINDBLAD, Assistant Under-Secretary in the Board of Trade.

Captain Erik Axel Fredrik EGGERT, Maritime Expert to the Social Board.

The Government of the Union of Socialist Soviet Republics:

Mr. Dimitri BOGOMOLOFF, Counsellor of the Soviet Embassy in London.

Who, having communicated their full powers, found in good and due form, have agreed as follows:—

CHAPTER I.—PRELIMINARY

ARTICLE 1

General Obligation of Convention

So that the load lines prescribed by this Convention shall be observed, the Contracting Governments undertake to give effect to the provisions of this Convention, to promulgate all regulations, and to take all other steps which may be necessary to give this Convention full and complete effect.

The provisions of this Convention are completed by Annexes, which have the same force and take effect at the same time as this Convention. Every reference to this Convention implies at the same time a reference to the Rules annexed thereto.

ARTICLE 2

Scope of Convention

1. This Convention applies to all ships engaged on international voyages, which belong to countries the Governments of which are Contracting Governments, or to territories to which this Convention is applied under Article 21, except—

- (a) ships of war; ships solely engaged in fishing; pleasure yachts and ships not carrying cargo or passengers;
- (b) ships of less than 150 tons gross.

2. Ships when engaged on international voyages between the near neighbouring ports of two or more countries may be exempted by the Administration to which such ships belong from the provisions of this Convention, so long as they shall remain in such trades, if the Governments of the countries in which such ports are situated shall be satisfied that the sheltered nature and conditions of such voyages between such ports make it unreasonable or impracticable to apply the provisions of this Convention to ships engaged in such trades.

3. All agreements and arrangements relating to load line or matters appertaining thereto at present in force between

Contracting Governments shall continue to have full and complete effect during the terms thereof as regards—

- (a) ships to which this Convention does not apply;
- (b) ships to which this Convention applies in respect of matters for which it has not expressly provided.

To the extent, however, that such agreements or arrangements conflict with the provisions of this Convention, the provisions of this Convention shall prevail.

Subject to any such agreement or arrangement—

- (a) all ships to which this Convention does not apply; and

- (b) all matters which are not expressly provided for in this Convention;

shall remain subject to the legislation of each Contracting Government to the same extent as if this Convention had not been made.

ARTICLE 3

Definitions

In this Convention, unless expressly provided otherwise—

- (a) a ship is regarded as belonging to a country if it is registered by the Government of that country;
- (b) the expression "Administration" means the Government of the country to which the ship belongs;
- (c) an "international voyage" is a voyage from a country to which this Convention applies to a port outside such country, or conversely, and for this purpose, every colony, overseas territory, protectorate or territory under suzerainty or mandate is regarded as a separate country;
- (d) the expression "Rules" means the Rules contained in Annexes I, II and III;
- (e) a "new ship" is a ship, the keel of which is laid on or after the 1st July, 1932, all other ships being regarded as existing ships;
- (f) the expression "steamer" includes any vessel propelled by machinery.

ARTICLE 4

Cases of "Force Majeure"

No ship, which is not subject to the provisions of this Convention at the time of its departure on any voyage, shall become subject to the provisions of this Convention on account of any deviation from its intended voyage due to stress of weather or any other cause of *force majeure*.

In applying the provisions of this Convention, the Administration shall give due consideration to any deviation or delay caused to any ship owing to stress of weather or to any other cause of *force majeure*.

CHAPTER II.—LOAD LINE: SURVEY AND MARKING

ARTICLE 5

General Provisions

No ship to which this Convention applies shall proceed to sea on an international voyage after the date on which this Convention comes into force, unless the ship, being—

A—a new ship,

- (a) has been surveyed in accordance with the provisions of Annex I;
- (b) complies with the provisions of Part II of Annex I; and
- (c) has been marked in accordance with the provisions of this Convention.

B—an existing ship,

- (a) has been surveyed and marked (whether before or after this Convention comes into force) in accordance with the conditions prescribed either in paragraph A of this Article or in one of the sets of Rules for the Assignment of Load Line particularized in Annex IV; and
- (b) complies with the provisions of Part II of Annex I in principle, and also in detail, so far as is reasonable and practicable, having regard to the efficiency of (i) the protection of openings; (ii) guard rails; (iii) freeing ports, and (iv) means of access to crews' quarters provided by the existing arrangements, fittings and appliances on the ship.

ARTICLE 6

Provisions for Steamers carrying Timber Deck Cargoes

1. A steamer which has been surveyed and marked under Article 5 shall be entitled to be surveyed and marked with a timber load line under Part V of Annex I if, being—

A—a new ship, it complies with the conditions and provisions prescribed in Part V of Annex I;

B—an existing ship, it complies with the conditions and provisions of Part V of Annex I other than Rule LXXX, and also in principle, so far as is reasonable and practicable, with the conditions and provisions prescribed by Rule LXXX provided that in assigning a timber load line to an existing ship the Administration shall make such addition to the freeboard as shall be reasonable, having regard to the extent to which such ship falls short of full compliance with the conditions and provisions prescribed in Rule LXXX.

2. A steamer when using the timber load line shall comply with Rules LXXXIV, LXXXV, LXXXVI, LXXXVIII and LXXXIX.

ARTICLE 7

Provisions for Tankers

A steamer which has been surveyed under Article 5 shall be entitled to be surveyed and marked as a tanker under Part VI of Annex I if, being—

A—a new ship, it complies with the conditions and provisions prescribed in Part VI of Annex I;

B—an existing ship, it complies with the conditions and provisions in Rules XCIII, XCVI, XCVII, XCVIII and XCIX, and also in principle so far as is reasonable and practicable with Rules XCIV, XCV and C, provided that in assigning a tanker load line to an existing ship the Administration shall make such addition to the freeboard as shall be reasonable having regard to the extent to which such ship falls short of full compliance with the conditions and provisions prescribed in Rules XCIV, XCV and C.

ARTICLE 8

Provisions for Ships of Special Types

For steamers over 300 feet in length, possessing constructional features similar to those of a tanker which afford extra invulnerability against the sea, a reduction in freeboard may be granted.

The amount of such reduction shall be determined by the Administration in relation to the freeboard assigned to tankers, having regard to the degree of compliance with the conditions of assignment laid down for these ships, and the degree of subdivision provided.

The freeboard assigned to such a ship shall in no case be less than would be assigned to the ship as a tanker.

ARTICLE 9

Survey

The survey and marking of ships for the purpose of this Convention shall be carried out by officers of the country to which the ships belong, provided that the Government of each country may entrust the survey and marking of its ships either to Surveyors nominated for this purpose, or to organizations recognized by it. In every case the Government concerned fully guarantees the completeness and efficiency of the survey and marking.

ARTICLE 10

Zones and Seasonal Areas

A ship to which this Convention applies shall conform to the conditions applicable to the zones and seasonal areas described in Annex II to this Convention.

A port standing on the boundary line between two zones shall be regarded as within the zone from or into which the ship arrives or departs.

CHAPTER III.—CERTIFICATES

ARTICLE 11

Issue of Certificates

A certificate, called "International Load Line Certificate," shall be issued to every ship which has been surveyed and marked in accordance with this Convention, but not otherwise.

An International Load Line Certificate shall be issued either by the Government of the country to which the ship belongs or by any person or organization duly authorized by that Government, and in every case the Government assumes full responsibility for the certificate.

ARTICLE 12

Issue of Certificates by another Government

The Government of a country to which this Convention applies may, at the request of the Government of any other country to which this Convention applies, cause any ship which belongs to the last-mentioned country, or (in the case of an unregistered ship) which is to be registered by the Government of that country, to be surveyed and marked, and, if satisfied that the requirements of this Convention are complied with, issue an International Load Line Certificate to such ship, under its own responsibility. Any certificate so issued must contain a statement to the effect that it has been issued at the request of the Government of the country to which the ship belongs, or of the Government by whom the ship is to be registered, as the case may be, and it shall have the same force and receive the same recognition as a certificate issued under Article 11 of this Convention.

ARTICLE 13

Form of Certificate

The International Load Line Certificates shall be drawn up in the official language or languages of the country by which they are issued.

The form of the certificate shall be that of the model given in Annex III, subject to such modifications as may, in accordance with Rule LXXVIII, be made in the case of ships carrying timber deck cargoes.

ARTICLE 14

Duration of Certificates

1. An International Load Line Certificate shall, unless it is renewed in accordance with the provisions of paragraph 2 of this Article, expire at the end of such period as may be specified therein by the Administration which issues it: but the period so specified shall not exceed five years from the date of issue.

2. An International Load Line Certificate may be renewed from time to time by the Administration which issued it for such period (not exceeding five years on any occasion) as the Administration thinks fit, after a survey not less effective than the survey required by this Convention before the issue of the certificate, and any such renewal shall be endorsed on the certificate.

3. An Administration shall cancel any International Load Line Certificate issued to a ship belonging to its country:

A. If material alterations have taken place in the hull and superstructures of the ship which affect the calculations of freeboard.

B. If the fittings and appliances for the (i) protection of openings, (ii) guard rails, (iii) freeing ports and (iv) means of access to crews' quarters are not maintained in as effective a condition as they were in when the certificate was issued.

C. If the ship is not inspected periodically at such times and under such conditions as the Administration may think necessary for the purpose of securing that the hull and superstructures referred to in Condition A are not altered and that the fittings and appliances referred to in Condition B are maintained as therein provided throughout the duration of the certificate.

ARTICLE 15

Acceptance of Certificates

International Load Line Certificates issued under the authority of a Contracting Government shall be accepted by the other Contracting Governments as having the same force as the certificates issued by them to ships belonging to their respective countries.

ARTICLE 16

Control

1. A ship to which this Convention applies, when in a port of a country to which it does not belong, is in any case subject to control with respect to load line as follows: An officer duly authorized by the Government of that country may take such steps as may be necessary for the purpose of seeing that there is on board a valid International Load Line Certificate. If there is such a certificate on board the ship, such control shall be limited to the purpose of securing—

- (a) that the ship is not loaded beyond the limits allowed by the certificate;
- (b) that the position of the load line on the ship corresponds with the certificate; and
- (c) that the ship has not been so materially altered in respect to the matters dealt with in conditions A and B (set out in paragraph 3 of Article 14) that the ship is manifestly unfit to proceed to sea without danger to human life.

2. Only officers possessing the necessary technical qualifications shall be authorized to exercise control as aforesaid, and if such control is exercised under (c) above, it shall only be exercised in so far as may be necessary to secure that the ship shall be made fit to proceed to sea without danger to human life.

3. If control under this Article appears likely to result in legal proceedings being taken against the ship, or in the ship being detained, the Consul of the country to which the ship belongs shall be informed as soon as possible of the circumstances of the case.

ARTICLE 17

Privileges

The privileges of this Convention may not be claimed in favour of any ship unless it holds a valid International Load Line Certificate.

CHAPTER IV.—GENERAL PROVISIONS

ARTICLE 18

Equivalents

Where in this Convention it is provided that a particular fitting, or appliance, or type thereof, shall be fitted or carried in a ship, or that any particular arrangement shall be adopted, any Administration may accept in substitution

therefor any other fitting, or appliance, or type thereof, or any other arrangement, provided that such Administration shall have been satisfied that the fitting, or appliance, or type thereof, or the arrangement substituted is in the circumstances at least as effective as that specified in this Convention.

Any Administration which so accepts a new fitting, or appliance, or type thereof, or new arrangement shall communicate the fact to the other Administrations, and, upon request, the particulars thereof.

ARTICLE 19

Laws, Regulations, Reports

The Contracting Governments undertake to communicate to each other—

- (1) the text of laws, decrees, regulations and decisions of general application which shall have been promulgated on the various matters within the scope of this Convention;
- (2) all available official reports or official summaries of reports in so far as they show the results of the provisions of this Convention, provided always that such reports or summaries are not of a confidential nature.

The Government of the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland is invited to serve as an intermediary for collecting all this information and for bringing it to the knowledge of the other Contracting Governments.

ARTICLE 20

Modifications, Future Conferences

1. Modifications of this Convention which may be deemed useful or necessary improvements may at any time be proposed by any Contracting Government to the Government of the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland, and such proposals shall be communicated by the latter to all the other Contracting Governments, and if any such modifications are accepted by all the Contracting Governments (including Governments which have deposited ratifications or accessions which have not yet become effective) this Convention shall be modified accordingly.

2. Conferences for the purpose of revising this Convention shall be held at such times and places as may be agreed upon by the Contracting Governments.

A Conference for this purpose shall be convoked by the Government of the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland whenever, after this Convention has been in force for five years, one-third of the Contracting Governments express a desire to that effect.

CHAPTER V.—FINAL PROVISIONS.

ARTICLE 21.

Application to Colonies.

1. A Contracting Government may, at the time of signature, ratification, accession or thereafter, by a notification in writing addressed to the Government of the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland, declare its desire that this Convention shall apply to all or any of its Colonies, overseas territories, protectorates or territories under suzerainty or mandate, and this Convention shall apply to all the territories named in such notification, two months after the date of the receipt thereof, but, failing such notification, this Convention will not apply to any such territories.

2. A Contracting Government may at any time by a notification in writing addressed to the Government of the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland express its desire that this Convention shall cease to apply to all or any of its colonies, overseas territories, protectorates or territories under suzerainty or mandate to which this Convention shall have, under the provisions of the preceding paragraph, been applicable for a period of not less than five years, and in such case the Convention shall cease to apply twelve months after the date of the receipt of such notification by the Government of the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland to all territories mentioned therein.

3. The Government of the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland shall inform all the other Contracting Governments of the application of this Convention to any Colony, overseas territory, protectorate or territory under suzerainty or mandate under the provisions of paragraph 1 of this Article, and of the cessation of any such application under the provisions of paragraph 2, stating in each case the date from which this Convention has become or will cease to be applicable.

ARTICLE 22.

Authentic Texts.—Ratification.

This Convention, of which both the English and French texts shall be authentic, shall be ratified.

The instruments of ratification shall be deposited in the archives of the Government of the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland, which will notify all the other signatory or acceding Governments of all ratifications deposited and the date of their deposit.

ARTICLE 23.

Accession.

A Government (other than the Government of a territory to which Article 21 applies) on behalf of which this Convention has not been signed, shall be allowed to accede thereto at any time after the Convention has come into force. Accessions shall be effected by means of notifications in writing addressed to the Government of the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland, and shall take effect three months after their receipt.

The Government of the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland shall inform all signatory and acceding Governments of all accessions received and of the date of their receipt.

ARTICLE 24.

Date of Coming in Force.

This Convention shall come into force on the 1st July, 1932, as between the Governments which have deposited their ratifications by that date, and provided that at least five ratifications have been deposited with the Government of the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland. Should five ratifications not have been deposited by that date, this Convention shall come into force three months after the date on which the fifth ratification is deposited. Ratifications deposited after the date on which this Convention has come into force shall take effect three months after the date of their deposit.

ARTICLE 25

Denunciation

This Convention may be denounced on behalf of any Contracting Government at any time after the expiration of five years from the date on which the Convention comes into force in so far as that Government is concerned. Denunciation shall be effected by a notification in writing addressed to the Government of the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland, which will notify all the other Contracting Governments of all denunciations received and of the date of their receipt.

A denunciation shall take effect twelve months after the date on which notification thereof is received by the Government of the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland.

In faith whereof, the Plenipotentiaries have signed hereafter.

Done at London this fifth day of July, 1930, in a single copy, which shall remain deposited in the archives of the Government of the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland, which shall transmit certified true copies thereof to all signatory Governments.

(L.S.) GUSTAV KOENIGS.
 WALTER LAAS.
 KARL STURM.
 H. P. CAYLEY.
 V. C. DUFFY.
 R. GRIMARD.
 A. JOHNSTON.
 OSCAR BUNSTER.
 GUILLERMO PATTERSON.
 EMIL KROGH.
 AAGE H. LARSEN.
 H. P. HAGELBERG.
 OCTAVIANO M. BARCA.
 SEAN DULCHAONTIGH.
 T. J. HEGARTY.
 HERBERT B. WALKER.
 DAVID ARNOTT.
 LAURENS PRIOR.
 HOWARD C. TOWLE.
 ALBERT F. PILLSBURY.
 ROBERT F. HAND.
 JAS. KENNEDY.
 H. W. WARLEY.
 JOHN G. TAWRESEY.
 E. PALMSTIERNA.
 E. EGGERT.
 A. H. SAASTAMOINEN.
 B. BRANDT.
 JEAN MARIE.
 A. DE BERLHE.
 H. F. OLIVER.
 F. W. BATE.
 ALFRED J. DANIEL.
 JOHN T. EDWARDS.
 ERNEST W. GLOVER.
 NORMAN HILL.
 C. HIPWOOD.
 J. FOSTER KING.
 J. MONTGOMERIE.
 CHARLES J. O. SANDERS.
 W. R. SPENCE.
 A. SPENCER.
 N. G. LELY.
 G. L. CORBETT.

NOWROJEE DADABHOY ALLBLESS
 KAVAS OOKERJEE.
 J. S. PAGE.
 EMIL KROGH.
 AAGE H. LARSEN.
 H. P. HAGELBERG.
 GIULIO INGIANNI.
 GIUSEPPE CANTU.
 S. NAKAYAMA.
 S. IWAI.
 A. OZOLS.
 G. LUDERS DE NEGRI.
 E. BRYN.
 J. SCHONHEYDER.
 THOMAS M. WILFORD.
 C. HOLDSWORTH.
 C. FOCK.
 A. VAN DRIEL.
 JOH. BRAUTIGAM.
 LANGELE.
 J. R. WIERDSMA.
 M. D. FAURA.
 A. POKLEWSKI-KOZIELL.
 B. BAGNIEWSKI.
 THOMAZ RIBEIRO DE MELLO.
 CARLOS THEODORO DA COSTA.
 D. BOGOMOLOFF.
 S. HORACIO CARISIMO.
 T. C. GIANNINI.

[21596]

c 4

FINAL PROTOCOL

At the moment of signing the International Load Line Convention concluded this day, the under-mentioned Plenipotentiaries have agreed on the following:—

I.

Ships engaged solely on voyages on the Great Lakes of North America and ships engaged in other inland waters are to be regarded as outside the scope of the Convention.

II.

This Convention is not applied to the existing ships of the United States of America and of France of the lumber schooner type propelled by power, with or without sails, or by sails alone.

III.

The Government of the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland shall convoke a Conference of the Contracting Governments of the countries to which tankers

belong, upon request of the United States of America, at any time within the five-year period mentioned in Article 20, for the purpose of discussing matters relating to tanker freeboard.

The Contracting Governments will not raise any objection to the provisions contained in this Convention in regard to tanker load line being altered as may be determined at such Conference, provided that the conclusions then reached are communicated forthwith to the Governments signatory to the present Convention and that no objection is received by the Government of the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland within six months of the despatch of such communication.

In Witness whereof the Plenipotentiaries have drawn up this Final Protocol which shall have the same force and the same validity as if the provisions thereof had been inserted in the text of the Convention to which it belongs.

Done at London this fifth day of July, 1930, in a single copy which shall be deposited in the archives of the Government of the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland, which shall transmit certified true copies thereof to all signatory Governments.

(L.S.) GUSTAV KOENIGS.
 WALTER LAAS.
 KARL STURM.
 H. P. CAYLEY.
 V. C. DUFFY.
 R. GRIMARD.
 A. JOHNSTON.
 OSCAR BUNSTER.
 GUILLERMO PATTERSON.
 EMIL KROGH.
 AAGE H. LARSEN.
 H. P. HAGELBERG.
 OCTAVIANO M. BARCA.
 SEAN DULCHAONTIGH.
 T. J. HEGARTY.
 HERBERT B. WALKER.
 DAVID ARNOTT.
 LAURENS PRIOR.
 HOWARD C. TOWLE.
 ALBERT F. PILLSBURY.
 ROBERT F. HAND.
 JAS. KENNEDY.
 H. W. WARLEY.
 JOHN G. TAWRESEY.
 E. EGGERT.

E. PALMSTIERNA.
 A. H. SAASTAMOINEN.
 B. BRANDT.
 JEAN MARIE.
 A. DE BERLHE.
 H. F. OLIVER.
 F. W. BATE.
 ALFRED J. DANIEL.
 JOHN T. EDWARDS.
 ERNEST W. GLOVER.
 NORMAN HILL.
 C. HIPWOOD.
 J. FOSTER KING.
 J. MONTGOMERIE.
 CHARLES J. O. SANDERS.
 W. R. SPENCE.
 A. SPENCER.
 N. G. LELY.
 G. L. CORBETT.
 NOWROJEE DADABHOY ALLBLESS.
 KAVAS OOKERJEE.
 J. S. PAGE.
 EMIL KROGH.
 AAGE H. LARSEN.
 H. P. HAGELBERG.
 GIULIO INGIANNI.
 GIUSEPPE CANTÙ.
 S. NAKAYAMA.
 S. IWAI.
 A. OZOLS.
 G. LUDERS DE NEGRI.
 E. BRYN.
 J. SCHÖNHEYDER.
 THOMAS M. WILFORD.
 C. HOLDSWORTH.
 C. FOCK.
 A. VAN DRIEL.
 JOH. BRAUTIGAM.
 LANGELE.
 J. R. WIERDSMA.
 M. D. FAURA.
 A. POKLEWSKI-KOZIELL.
 B. BAGNIEWSKI.
 THOMAZ RIBEIRO DE MELLO.
 CARLOS THEODORO DA COSTA.
 D. BOGOMOLOFF.
 S. HORACIO CARISIMO.
 T. C. GIANNINI.

ANNEX I

RULES FOR DETERMINING MAXIMUM LOAD
LINES OF MERCHANT SHIPS

PART I.—GENERAL

The Rules necessarily assume that the nature and stowage of the cargo, ballast, &c., are such as to secure sufficient stability for the ship.

Rule I.—*Definitions*

Steamer.—The term “steamer” includes all ships having sufficient means for mechanical propulsion, except where provided with sufficient sail area for navigation under sails alone.

A ship fitted with mechanical means of propulsion and with sail area insufficient for navigation under sails alone may be assigned a load line under Part III of these Rules.

A lighter, barge or other ship without independent means of propulsion, when towed, is to be assigned a load line under Part III of these Rules.

Sailing Ship.—The term “sailing ship” includes all ships provided with sufficient sail area for navigation under sails alone, whether or not fitted with mechanical means of propulsion.

Flush Deck Ship.—A flush deck ship is one which has no superstructure on the freeboard deck.

Superstructure.—A superstructure is a decked structure on the freeboard deck extending from side to side of the ship. A raised quarter deck is considered a superstructure.

Freeboard.—The freeboard assigned is the distance measured vertically downwards at the side of the ship amidships from the upper edge of the deck line to the upper edge of the load line mark.

Freeboard Deck.—The freeboard deck is the deck from which the freeboard is measured, and is the uppermost complete deck having permanent means of closing all openings in weather portions of the deck in accordance with Rules VIII to XVI. It is the upper deck in flush deck ships and ships with detached superstructures.

In ships having discontinuous freeboard decks within superstructures which are not intact, or which are not fitted with Class 1 closing appliances, the lowest line of the deck below the superstructure deck is taken as the freeboard deck.

Amidships.—Amidships is the middle of the length of the summer load water-line, as defined in Rule XXXII.

Rule II.—*Deck Line*

The deck line is a horizontal line twelve inches in length and one inch in breadth. It is to be marked amidships on each side of the ship, and its upper edge is to pass through the point where the continuation outwards of the upper surface of the freeboard deck intersects the outer surface of the shell. (See figure 1.) Where the deck is partly sheathed amidships, the upper edge of the deck line is to pass through the point where the continuation outwards of the upper surface of the actual sheathing at amidships intersects the outer surface of the shell.

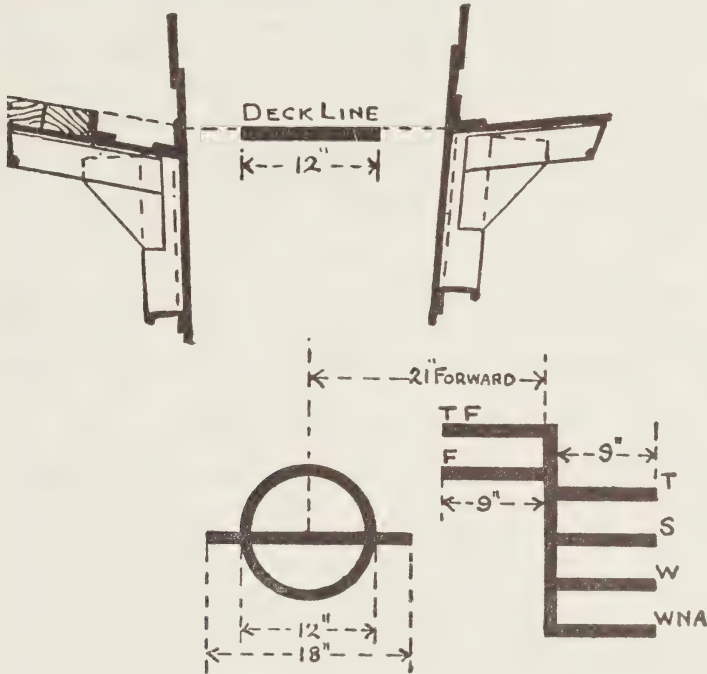


FIGURE 1

Rule III.—*Load Line Disc*

The load line disc is twelve inches in diameter and is intersected by a horizontal line eighteen inches in length and one inch in breadth, the upper edge of which passes through the centre of the disc. The disc is to be marked amidships below the deck line.

Rule IV.—*Lines to be used in connection with the Disc*

The lines which indicate the maximum load line in different circumstances and in different seasons (see Annex II) are to be horizontal lines, nine inches in length and one inch in breadth, which extend from, and are at right angles to, a vertical line marked 21 inches forward of the centre of the disc (see figure 1).

The following are the lines to be used:—

Summer Load Line.—The Summer load line is indicated by the upper edge of the line which passes through the centre of the disc and also by a line marked S.

Winter Load Line.—The Winter load line is indicated by the upper edge of a line marked W.

Winter North Atlantic Load Line.—The Winter North Atlantic load line is indicated by the upper edge of a line marked WNA.

Tropical Load Line.—The Tropical Load Line is indicated by the upper edge of a line Marked T.

Fresh Water Load Lines.—The Fresh Water load line in Summer is indicated by the upper edge of a line marked F. The difference between the Fresh Water load line in summer and the Summer load line is the allowance to be made for loading in Fresh Water at the other load lines. The Tropical Fresh Water load line is indicated by the upper edge of a line marked T.F.*

Rule V.—*Mark of Assigning Authority*

The Authority by whom the load lines are assigned may be indicated by letters measuring about $4\frac{1}{2}$ inches by 3 inches marked alongside the disc and above the centre line.

Rule VI.—*Details of Marking*

The disc, lines and letters are to be painted in white or yellow on a dark ground or in black on a light ground. They are also to be carefully cut in or centre-punched on the sides of iron and steel ships, and on wood ships they are to be cut into the planking for at least one-eighth of an inch. The marks are to be plainly visible, and, if necessary, special arrangements are to be made for this purpose.

Rule VII.—*Verification of Marks.*

The International Load Line Certificate is not to be delivered to the ship until a surveyor of the Assigning Authority (acting under the provisions of Article 9 of this Convention) has certified that the marks are correctly and permanently indicated on the ship's sides.

PART II.—CONDITIONS OF ASSIGNMENT OF LOAD LINES.

The assignment of load lines is conditional upon the ship being structurally efficient and upon the provision of effective protection to ship and crew.

* Where sea-going steamers navigate a river or inland water, deeper loading is permitted corresponding to the weight of fuel, etc., required for consumption between the point of departure and the open sea.

Rules VIII to XXXI apply to ships to which minimum freeboards are assigned. In ships to which greater freeboards than the minimum are assigned, the protection is to be relatively as effective.

Openings in Freeboard and Superstructure Decks.

Rule VIII.—*Cargo and other Hatchways not protected by Superstructures.*

The construction and fitting of cargo and other hatchways in exposed positions on freeboard and superstructure decks are to be at least equivalent to the standards laid down in Rules IX to XVI.

Rule IX.—*Hatchway Coamings.*

The height of hatchway coamings on freeboard decks is to be at least 24 inches above the deck. The height of coamings on superstructure decks is to be at least 24 inches above the deck if situated within a quarter of the ship's length from the stem, and at least 18 inches if situated elsewhere.

Coamings are to be of steel, are to be substantially constructed and, where required to be 24 inches high, are to be fitted with an efficient horizontal stiffener placed not lower than 10 inches below the upper edge, and fitted with efficient brackets or stays from the stiffener to the deck, at intervals of not more than 10 feet. Where end coamings are protected, these requirements may be modified.

Rule X.—*Hatchway Covers.*

Covers to exposed hatchways are to be efficient, and where they are made of wood, the finished thickness is to be at least $2\frac{3}{8}$ inches in association with a span of not more than 5 feet. The width of each bearing surface for these hatchway covers is to be at least $2\frac{1}{2}$ inches.

Rule XI.—*Hatchway Beams and Fore-and-Afters.*

Where wood hatchway covers are fitted the hatchway beams and fore-and-afters are to be of the scantlings and spacing given in Table 1 where coamings 24 inches high are required, and as given in Table 2 where coamings 18 inches high are required. Angle bar mountings on the upper edge are to extend continuously for the full length of each beam. Wood fore-and-afters are to be steel shod at all bearing surfaces.

TABLE 1

(Coamings 24 inches in height)

HATCHWAY Beams and Fore-and-Afters for Ships 200 feet or more in length*

HATCHWAY BEAMS

Breadth of Hatchway.	Mounting.	Beams with Fore-and-Afters.			Beams without Fore-and-Afters.		
		Spacing Centre to Centre.			Spacing Centre to Centre.		
		6' 0"	8' 0"	10' 0"	4' 0"	5' 0"	
10' 0"	ins. 3 × 3 × .40A	ins. 11 × .30P	ins. 12 × .32P	ins. 14 × .34P	ins. 9 × .46BP	ins. 10 × .50BP	
12' 0"	3 × 3 × .40A	12 × .32P	14 × .34P	17 × .36P	11 × .50BP	12 × .50BP	
14' 0"	3 × 3 × .42A	14 × .34P	17 × .36P	20 × .38P	12 × .50BP	12 × .50BP	
16' 0"	3½ × 3 × .42A	16 × .36P	19 × .38P	22 × .40P	12 × .52P	14 × .34P	
18' 0"	4 × 3 × .44A	18 × .38P	21 × .38P	25 × .40P	14 × .34P	16 × .36P	
20' 0"	4½ × 3 × .44A	20 × .38P	24 × .40P	28 × .42P	15 × .34P	18 × .36P	
22' 0"	5 × 3½ × .46A	22 × .40P	26 × .42P	30 × .44P	16 × .36P	19 × .36P	
24' 0"	5½ × 3½ × .46A	23 × .40P	28 × .42P	32 × .44P	17 × .36P	20 × .38P	
26' 0"	6 × 3½ × .48A	24 × .40P	29 × .42P	34 × .46P	18 × .36P	21 × .38P	
28' 0"	6 × 3½ × .50A	25 × .40P	31 × .44P	36 × .48P	19 × .38P	22 × .38P	
30' 0"	6 × 3½ × .52A	26 × .42P	32 × .44P	38 × .48P	20 × .38P	23 × .40P	

* In ships not exceeding 100 feet in length, the depths of beams which are formed of plates and angles may be 60 per cent of the depths given above; the depths of beams and steel fore-and-afters formed of bulb angle or bulb plate section may be 80 per cent of the depths given above; the thickness of plates, bulb angles and bulb plates should correspond to the thickness tabulated for the reduced depths with a minimum thickness of .30 inch; the depths and breadths of wood fore-and-afters may be 80 per cent of those given in the tables for side fore-and-afters, but the centre fore-and-afters must be not less than 6½ inches wide. In ships between 100 feet and 200 feet in length, the sizes of the beams and fore-and-afters are to be determined by linear interpolation.

FORE-AND-AFTERS.

Length of Fore-and- Afters.	Mounting.				Bulb Plate, Centre Fore-and-Afters.				Bulb Angle, Side Fore-and-Afters.			
	Spacing Centre to Centre.				Spacing Centre to Centre.				Spacing Centre to Centre.			
	3' 0"		4' 0"		5' 0"		3' 0"		4' 0"		5' 0"	
	ins.	ins.	ins.	ins.	ins.	ins.	ins.	ins.	ins.	ins.	ins.	ins.
6' 0"	$2\frac{1}{2} \times 2\frac{1}{2} \times .36$	$6 \times .36$	$6\frac{1}{2} \times .38$	$7 \times .38$	$6 \times 3 \times .36$	$6\frac{1}{2} \times 3\frac{1}{2} \times .38$	$7 \times 3\frac{1}{2} \times .38$	$6 \times 3 \times .36$	$6\frac{1}{2} \times 3\frac{1}{2} \times .38$	$7 \times 3\frac{1}{2} \times .38$	$7 \times 3\frac{1}{2} \times .38$	$7 \times 3\frac{1}{2} \times .38$
8' 0"	$2\frac{1}{2} \times 2\frac{1}{2} \times .38$	$7 \times .42$	$8 \times .44$	$9 \times .44$	$7 \times 3\frac{1}{2} \times .42$	$8 \times 3 \times .44$	$9 \times 3\frac{1}{2} \times .44$	$7 \times 3\frac{1}{2} \times .42$	$8 \times 3 \times .44$	$9 \times 3\frac{1}{2} \times .44$	$9 \times 3\frac{1}{2} \times .44$	$9 \times 3\frac{1}{2} \times .44$
10' 0"	$2\frac{1}{2} \times 2\frac{1}{2} \times .40$	$8 \times .50$	$9\frac{1}{2} \times .50$	$11 \times .50$	$8 \times 3\frac{1}{2} \times .50$	$9\frac{1}{2} \times 3\frac{1}{2} \times .50$	$11 \times 3\frac{1}{2} \times .50$	$8 \times 3\frac{1}{2} \times .50$	$9\frac{1}{2} \times 3\frac{1}{2} \times .50$	$11 \times 3\frac{1}{2} \times .50$	$11 \times 3\frac{1}{2} \times .50$	$11 \times 3\frac{1}{2} \times .50$
Wood Centre Fore-and Afters.												
Wood Side Fore-and-Afters.												
Spacing Centre to Centre.												
—	3' 0"		4' 0"		5' 0"		3' 0"		4' 0"		5' 0"	
	D	B	D	B	D	B	D	B	D	B	D	B
	$5\frac{1}{2}$	7	6	7	$6\frac{1}{2}$	7	$5\frac{1}{2}$	6	$6\frac{1}{2}$	7	$6\frac{1}{2}$	6
	$6\frac{1}{2}$	7	$7\frac{1}{2}$	7	8	7	$6\frac{1}{2}$	$7\frac{1}{2}$	7	8	8	7
6' 0"	8	$8\frac{1}{2}$	$8\frac{1}{2}$	8	9	9	7	$8\frac{1}{2}$	$8\frac{1}{2}$	9	9	9

A = Plain angle. BP = Bulb plate. P = Plate. D = Depth. B = Breadth.

Depths for hatchway beams are at the middle of the length and are measured from the top mounting to the lower edge. Depths for fore-and-afters are measured from the underside of the hatch covers to the lower edge. Sizes for intermediate lengths and spacing are obtained by interpolation. Where plates are specified, two angles of the size given for mountings, are to be fitted at the upper and at the lower part of the beam. Where bulb plates are specified, two angles, of the size given for mountings are to be fitted at the upper part of the beam or fore-and-after. Where bulb angles are specified, one angle, of the size given for mountings, is to be fitted at the upper part of the section. Where the specified flanges of an angle are of different dimensions, the larger flange is to be horizontal.

TABLE 2.
(*Coamings 18 inches in height.*)
HATCHWAY BEAMS and Fore-and-Afters for Ships 200 feet or more in length.*

HATCHWAY BEAMS.

Breadth of Hatchway.	Mounting.	Beams with Fore-and-Afters				Beams without Fore-and-Afters.					
		Spacing Centre to Centre.				Spacing Centre to Centre.					
		6' 0"		8' 0"		10' 0"		4' 0"		5' 0"	
	ins.	ins.	ins.	ins.	ins.	ins.	ins.	ins.	ins.	ins.	ins.
10' 0"	3 × 3 × 40A	9½ × .46BP	10½ × .50BP	11½ × .52BP	8 × .40BP	9 × .44PB					
12' 0"	3 × 3 × 40A	11 × .50BP	11 × .30P	13 × .34P	9 × .44BP	10 × .50BP					
14' 0"	3 × 3 × 42A	11 × .30P	13 × .32P	15 × .34P	10 × .50BP	11½ × .50BP					
16' 0"	3½ × 3 × 42A	12 × .32P	15 × .34P	17 × .36P	11 × .30P	11 × .30P					
18' 0"	4 × 3 × 44A	14 × .34P	17 × .36P	19 × .38P	11 × .30P	12 × .32P					
20' 0"	4 × 3 × 44A	16 × .36P	19 × .38P	21 × .38P	12 × .32P	13 × .34P					
22' 0"	4½ × 3 × 46A	17 × .36P	20 × .38P	23 × .40P	12½ × .32P	14 × .34P					
24' 0"	5 × 3 × 46A	18 × .36P	21 × .38P	25 × .40P	13 × .34P	14½ × .34P					
26' 0"	5½ × 3½ × 48A	19 × .38P	22 × .38P	26 × .42P	13½ × .34P	15 × .34P					
28' 0"	6 × 3½ × 50A	20 × .38P	23 × .40P	27 × .42P	14 × .34P	16 × .36P					
30' 0"	6 × 3½ × 52A	21 × .38P	24 × .40P	28 × .42P	15 × .34P	17 × .36P					

* In ships not exceeding 100 feet in length, the depths of beams which are formed of plates and angles may be 60 per cent. of the depths given above; the depths of beams and steel fore-and-afters formed of bulb angle or bulb plate section may be 80 per cent. of the depths given above; the thickness of plates, bulb angles and bulb plates should correspond to the thickness tabulated for the reduced depths with a minimum thickness of .30 inch; the depths and breadths of wood fore-and-afters may be 80 per cent. of those given in the tables for side fore-and-afters, but the centre fore-and-afters must be not less than 6½ inches wide. In ships between 100 feet and 200 feet in length, the sizes of the beams and fore-and-afters are to be determined by linear interpolation.

FORE-AND-AFTERS.

Length of Fore-and- Afters.	Mounting.	Bulb Plate, Centre Fore-and-Afters.						Bulb Angle, Side Fore-and-Afters.					
		Spacing Centre to Centre.						Spacing Centre to Centre.					
		3' 0"		4' 0"		5' 0"		3' 0"		4' 0"		5' 0"	
		ins.	ins.	ins.	ins.	ins.	ins.	ins.	ins.	ins.	ins.	ins.	ins.
6' 0"	2½	2½	2½	2½	2½	2½	5	3	5½	3	6	3	
8' 0"	2½	2½	2½	2½	2½	2½	6	3	7	3	7½	3½	
10' 0"	2½	2½	2½	2½	2½	2½	7	3	8	3½	9	3½	
Wood Centre Fore-and-Afters													
Wood Side Fore-and-Afters.													
Spacing Centre to Centre.													
3' 0"		4' 0"		5' 0"		3' 0"		4' 0"		5' 0"		5' 0"	
D	B	D	B	D	B	D	B	D	B	D	B	D	B
ins.	ins.	ins.	ins.	ins.	ins.	ins.	ins.	ins.	ins.	ins.	ins.	ins.	ins.
5	7	5½	7	6	7	5	5½	5	5½	5	6	6	5
6	7	6½	7	7	7	6	6½	5	6½	6	7	6	6
7	7	7½	7	8	7	6	7½	6	7½	7	8	7	7

A = Plain angle. BP = Bulb plate. P = Plate. D = Depth. B = Breadth.

Depths for hatchway beams are at the middle of the length and are measured from the top mounting to the lower edge. Depths for fore-and-afters are measured from the under side of the hatch covers to the lower edge. Sizes for intermediate lengths and spacing are obtained by interpolation. Where plates are specified, two angles, of the sizes given for mountings, are to be fitted at the upper and at the lower part of the beam. Where bulb plates are specified, two angles, of the size given for mountings, are to be fitted at the upper part of the beam or fore-and-after. Where bulb angles are specified, one angle, of the size given for mountings, is to be fitted at the upper part of the section. Where the specified flanges of an angle are of different dimensions, the larger flange is to be horizontal.

Rule XII.—*Carriers or Sockets.*

Carriers or sockets for hatchway beams and fore-and-afters are to be of steel at least $\frac{1}{2}$ inch thick, and are to have a width of bearing surface of at least 3 inches.

Rule XIII.—*Cleats.*

Strong cleats at least $2\frac{1}{2}$ inches wide are to be fitted at intervals of not more than 2 feet from centre to centre; the end cleats are to be placed not more than 6 inches from each corner of the hatchway.

Rule XIV.—*Battens and Wedges.*

Battens and wedges are to be efficient and in good condition.

Rule XV.—*Tarpaulins.*

At least two tarpaulins in good condition, thoroughly waterproofed and of ample strength, are to be provided for each hatchway in an exposed position on freeboard and superstructure decks. The material is to be guaranteed free from jute, and of the standard weight and quality laid down by each Administration.

Rule XVI.—*Security of Hatchway Covers.*

At all hatchways in exposed positions on freeboard and superstructure decks ring bolts or other fittings for lashings are to be provided.

Where the breadth of the hatchway exceeds 60 per cent of the breadth of the deck in way of the hatchway, and the coamings are required to be 24 inches high, fittings for special lashings are to be provided for securing the hatchway covers after the tarpaulins are battened down.

Rule XVII.—*Cargo and other Hatchways in the Freeboard Deck within Superstructures which are fitted with Closing Appliances less efficient than Class 1.*

The construction and fitting of such hatchways are to be at least equivalent to the standards laid down in Rule XVIII.

Rule XVIII.—*Hatchway Coamings and Closing Arrangements*

Cargo, coaling and other hatchways in the freeboard deck within superstructures which are fitted with Class 2 closing appliances are to have coamings at least 9 inches in height and closing arrangements as effective as those required for exposed cargo hatchways whose coamings are 18 inches high.

Where the closing appliances are less efficient than Class 2, the hatchways are to have coamings at least 18 inches in height, and are to have fittings and closing arrangements as effective as those required for exposed cargo hatchways.

Rule XIX.—*Machinery Space Openings in Exposed Positions on Freeboard and Raised Quarter Decks*

Such openings are to be properly framed and efficiently enclosed by steel casings of ample strength, and where the casings are not protected by other structures their strength is to be specially considered. Doors in such casings are to be of steel, efficiently stiffened, permanently attached, and capable of being closed and secured from both sides. The sills of openings are to be at least 24 inches above the freeboard deck and at least 18 inches above the raised quarter deck.

Fiddley, funnel, and ventilator coamings are to be as high above the deck as is reasonable and practicable. Fiddley openings are to have strong steel covers permanently attached in their proper positions.

Rule XX.—*Machinery Space Openings in Exposed Positions on Superstructure Decks other than Raised Quarter Decks.*

Such openings are to be properly framed and efficiently enclosed by strong steel casings. Doors in such cases are to be strongly constructed, permanently attached, and capable of being closed and secured from both sides. The sills of the openings are to be at least 15 inches above superstructure decks.

Fiddley, funnel and ventilator coamings are to be as high above the deck as is reasonable and practicable. Fiddley openings are to have strong steel covers permanently attached in their proper positions.

Rule XXI.—*Machinery Space Openings in the Freeboard Deck within Superstructures which are fitted with Closing Appliances less efficient than Class 1.*

Such openings are to be properly framed and efficiently enclosed by steel casings. Doors in such casings are to be strongly constructed, permanently attached, and capable of being securely closed. The sills of the openings are to be at least 9 inches above the deck where the superstructures are closed by Class 2 closing appliances, and at least 15 inches above the deck where the closing appliances are less efficient than Class 2.

Rule XXII.—*Flush Bunker Scuttles*

Flush bunker scuttles may be fitted in superstructure decks, and where so fitted are to be of iron or steel, of substantial construction, with screw or bayonet joints. Where a scuttle is not secured by hinges, a permanent chain attachment is to be provided. The position of flush bunker scuttles in small ships in special trades is to be dealt with by each Assigning Authority.

Rule XXIII.—*Companionways*

Companionways in exposed positions on freeboard decks and on decks of enclosed superstructures are to be of substantial construction. The sills of the doorways are to be of the heights specified for hatchway coamings (see Rules IX and XVIII). The doors are to be strongly constructed and capable of being closed and secured from both sides. Where the companionway is situated within a quarter of the ship's length from the stem, it is to be of steel and riveted to the deck plating.

Rule XXIV.—*Ventilators in Exposed Positions on Freeboard and Superstructure Decks*

Such ventilators to spaces below freeboard decks or decks of superstructures which are intact or fitted with Class I closing appliances are to have coamings of steel, substantially constructed, and efficiently connected to the deck by rivets spaced four diameters apart centre to centre, or by equally effective means. The deck plating at the base of the coaming is to be efficiently stiffened between the deck beams. The ventilator openings are to be provided with efficient closing arrangements.

Where such ventilators are situated on the freeboard deck, or on the superstructure deck within a quarter of the ship's length from the stem, and the closing arrangements are of a temporary character, the coamings are to be at least 36 inches in height; in other exposed positions on the superstructure deck they are to be at least 30 inches in height. Where the coaming of any ventilator exceeds 36 inches in height, it is to be specially supported and secured.

Rule XXV.—*Air Pipes*

Where the air pipes to ballast and other tanks extend above freeboard or superstructure decks, the exposed parts of the pipes are to be of substantial construction; the height from the deck to the opening is to be at least 36 inches in wells on freeboard decks, 30 inches on raised quarter decks, and 18 inches on other superstructure decks. Satisfactory means are to be provided for closing the openings of the air pipes.

Openings in the Sides of Ships

Rule XXVI.—*Gangway, Cargo and Coaling Ports, &c.*

Openings in the sides of ships below the freeboard deck are to be fitted with watertight doors or covers which, with their securing appliances, are to be of sufficient strength.

Rule XXVII.—*Scuppers and Sanitary Discharge Pipes*

Discharges led through the ship's sides from spaces below the freeboard deck are to be fitted with efficient and accessible means for preventing water from passing inboard. Each separate discharge may have an automatic non-return valve with a positive means of closing it from a position above the freeboard deck, or two automatic non-return valves without positive means of closing, provided the upper valve is situated so that it is always accessible for examination under service conditions. The positive action valve is to be readily accessible and is to be provided with means for showing whether the valve is open or closed. Cast iron is not to be accepted for such valves where attached to the sides of the ship.

Conditional upon the type and the location of the inboard ends of such openings, similar provisions may be prescribed by the Assigning Authority as to discharges from spaces within enclosed superstructures.

Where scuppers are fitted in superstructures not fitted with Class 1 closing appliances they are to have efficient means for preventing the accidental admission of water below the freeboard deck.

Rule XXVIII.—*Side Scuttles*

Side scuttles to spaces below the freeboard deck or to spaces below the superstructure deck of superstructures closed by Class 1 or Class 2 closing appliances are to be fitted with efficient inside deadlights permanently attached in their proper positions so that they can be effectively closed and secured watertight.

Where, however, such spaces in superstructures are appropriated to passengers other than steerage passengers or to crew, the side scuttles may have portable deadlights stowed adjacent to the side scuttles, provided they are readily accessible at all times on service.

The side scuttles and deadlights are to be of substantial and approved construction.

Rule XXIX.—*Guard Rails*

Efficient guard rails or bulwarks are to be fitted on all exposed portions of freeboard and superstructure decks.

Rule XXX.—*Freeing Ports*

Where bulwarks on the weather portions of freeboard or superstructure decks form "wells," ample provision is to be made for rapidly freeing the decks of water and for draining them. The minimum freeing port area on each side of the ship for each well on the freeboard deck and on the raised quarter-deck is to be that given by the following scale; the minimum area for each well on any other superstructure deck is to be one-half the area given by the scale. Where the length of the well exceeds $\cdot 7 L$, the scale may be modified.

SCALE of Freeing Port Area

Length of Bulwarks in "Well" in Feet	Freeing Port Area on each side in Square Feet.
15	8.0
20	8.5
25	9.0
30	9.5
35	10.0
40	10.5
45	11.0
50	11.5
55	12.0
60	12.5
65	13.0
Above 65	1 square foot for each additional 5 feet length of bulwark.

The lower edges of the freeing ports are to be as near the deck as practicable and preferably not higher than the upper edge of the gunwale bar. Two-thirds of the freeing port area required is to be provided in the midship half of the well. In ships with less than the standard sheer the freeing port area is to be suitably increased.

All such openings in the bulwarks are to be protected by rails or bars spaced about 9 inches apart. If shutters are fitted to freeing ports, ample clearance is to be provided to prevent jamming. Hinges are to have brass pins.

Rule XXXI.—*Protection of Crew*

Gangways, lifelines or other satisfactory means are to be provided for the protection of the crew in getting to and from their quarters. The strength of houses for the accommodation of crew on flush deck steamers is to be equivalent to that required for superstructure bulkheads.

PART III.—LOAD LINE FOR STEAMERS

Rule XXXII.—*Length (L.)*

The length used with the Rules and Freeboard Table is the length in feet on the summer load water-line from the foreside of the stem to the afterside of the rudder post. Where there is no rudder post, the length is measured from the foreside of the stem to the axis of the rudder stock. For ships with cruiser sterns, the length is to be taken as 96 per cent of the total length on the designed summer load water-line or as the length from the fore side of the stem to the axis of the rudder stock if that be the greater.

Rule XXXIII.—*Breadth (B).*

The breadth is the maximum breadth in feet amidships to the moulded line of the frame in iron or steel ships, and to the outside of the planking in wood or composite ships.

Rule XXXIV.—*Moulded Depth*

The moulded depth is the vertical distance in feet, measured amidships, from the top of the keel to the top of the freeboard deck beam at side. In wood and composite ships the distance is measured from the lower edge of the keel rabbet. Where the form at the lower part of the midship section is of a hollow character, or where thick garboards are fitted, the depth is measured from the point where the line of the flat of the bottom continued inwards cuts the side of the keel.

Rule XXXV.—*Depth for Freeboard (D).*

The depth used with the Freeboard Table is the moulded depth plus the thickness of stringer plate, or plus $\frac{T (L-S)}{L}$ if that be greater, where—

T is the mean thickness of the exposed deck clear of deck openings, and

S is the total length of superstructures as defined in Rule XL.

Where the topsides are of unusual form, D is the depth of a midship section having vertical topsides, standard round of beam and area of topside section equal to that in the actual midship section. Where there is a step or break in the topsides (*e.g.*, as in the Turret Deck ship) 70 per cent of the area above the step or break is included in the area used to determine the equivalent section.

In a ship without an enclosed superstructure covering at least $\cdot 6 L$ amidships, without a complete trunk or without a combination of intact partial superstructures and trunk extending all fore and aft, where D is less than $\frac{L}{15}$ the depth used with the Table is not to be taken as less than $\frac{L}{15}$

Rule XXXVI.—*Coefficient of Fineness (c).*

The coefficient of fineness used with the Freeboard Table is given by—

$$c = \frac{35 \Delta}{L.B.d_1},$$

where Δ is the ship's moulded displacement in tons (excluding bossing) at a mean moulded draught d_1 which is 85 per cent of the moulded depth.

The coefficient c is not to be taken as less than $\cdot 68$.

Rule XXXVII.—*Strength.*

The Assigning Authority is to be satisfied with the structural strength of ships to which freeboards are assigned.

Ships which comply with the highest standard of the rules of a Classification Society recognized by the Administration, shall be regarded as having sufficient strength for the minimum freeboards allowed under the Rules.

Ships which do not comply with the highest standard of the rules of a Classification Society recognized by the Administration, shall be assigned such increased freeboards as shall be determined by the Assigning Authority, and for guidance the following strength moduli are formulated:—

Material.—The strength moduli are based on the assumption that the structure is built of mild steel, manufactured by the open hearth process (acid or basic), and having a tensile strength of 26 to 32 tons per square inch, and an elongation of at least 16 per cent on a length of 8 inches.

Strength Deck.—The strength deck is the uppermost deck which is incorporated into and forms an integral part of the longitudinal girder within the half-length amidships.

Depth to Strength Deck (Ds).—The depth to strength deck is the vertical distance in feet amidships from the top of the keel to the top of the strength deck beam at side.

Draught (d).—The draught is the vertical distance in feet amidships from the top of the keel to the centre of the disc.

Longitudinal Modulus.—The longitudinal modulus $\frac{I}{y}$ is the moment of inertia I of the midship section about the neutral axis divided by the distance y measured from the neutral axis to the top of the strength deck beam at side, calculated in way of openings but without deductions for rivet holes. Areas are measured in square inches and distances in feet.

Below the strength deck, all continuous longitudinal members other than such parts of under deck girders as are required entirely for supporting purposes, are included. Above the strength deck, the gunwale angle bar and the extension of the sheerstrake are the only members included.

The required longitudinal modulus for effective material is expressed by f.d.B., where f is the factor obtained from the following table:—

L.	f.	L.	f.
100	1.80	360	9.40
120	2.00	380	10.30
140	2.35	400	11.20
160	2.70	420	12.15
180	3.15	440	13.10
200	3.60	460	14.15
220	4.20	480	15.15
240	4.80	500	16.25
260	5.45	520	17.35
280	6.20	540	18.45
300	6.95	560	19.60
320	7.70	580	20.80
340	8.55	600	22.00

For intermediate lengths, the value of f is determined by interpolation.

This formula applies where L does not exceed 600 feet; B is between $\frac{L}{10} + 5$ and $\frac{L}{10} + 20$, both inclusive, and $\frac{L}{Ds}$ is between 10 and 13.5, both inclusive.

Frame.—For the purpose of the frame modulus, the frame is regarded as composed of a frame angle and a reverse angle each of the same size and thickness.

Frame Modulus.—The modulus $\frac{I}{y}$ of the midship frame

below the lowest tier of beams is the moment of inertia I of the frame section about the neutral axis divided by the distance y measured from the neutral axis to the extremity of the frame section, calculated without deduction for rivet and bolt holes. The modulus is measured in inch units.

The required frame modulus is expressed by

$$\frac{s (d - t) (f_1 + f_2)}{1,000}$$

where—

s is the frame spacing in inches

t is the vertical distance in feet measured at amidships from the top of the keel to a point midway between the top of the inner bottom at side and the top of the heel bracket (see Figure 2); where there is no double bottom, t is measured to a point midway between the top of the floor at centre and the top of the floor at side.

f_1 is a coefficient depending on H , which, in ships fitted with double bottoms, is the vertical distance in feet from the middle of the beam bracket of the lowest tier of beams at side to a point midway between the top of the inner bottom at side and the top of the heel bracket (see Figure 2). Where there is no double bottom, H is measured to a point midway between the top of the floor at centre and the top of the floor at side. Where the frame obtains additional strength from the form of the ship, due allowance is made in the value of f_1 .

f_2 is a coefficient depending on K , which is the vertical distance in feet from the top of the lowest tier of beams at side to a point 7 feet 6 inches above the freeboard deck at side, or, if there is a superstructure, to a point 12 feet 6 inches above the freeboard deck at side (see Figure 2). The values of f_1 and f_2 are obtained from the following tables:—

H in feet..	0	7	9	11	13	15	17	19	21	23	25
f_1	9	11	12.5	15	19	24	29.5	36	43	51	59

K in feet.....	0	5	10	15	20	25	30	35	40
f_2	0	0.5	1.0	2.0	3.0	4.5	6.5	9.0	12.0

Intermediate values are obtained by interpolation.

This formula applies where D is between 15 feet and 60 feet, both inclusive, B is between $\frac{L}{10} + 5$ and $\frac{L}{10} + 20$, both inclusive, $\frac{L}{D_s}$ is between 10 and 13.5, both inclusive; and the horizontal distance from the outside of the frame to the centre of the first row of pillars does not exceed 20 feet.

In single deck ships of ordinary form, where H does not exceed 18 feet, the frame modulus determined by the preceding method is multiplied by the factor f_3 where

$$f_3 = .50 + .05 (H - 8).$$

Where the horizontal distance from the outside of the frame to the centre of the first row of pillars exceeds 20 feet, the Assigning Authority is to be satisfied that sufficient additional strength is provided.

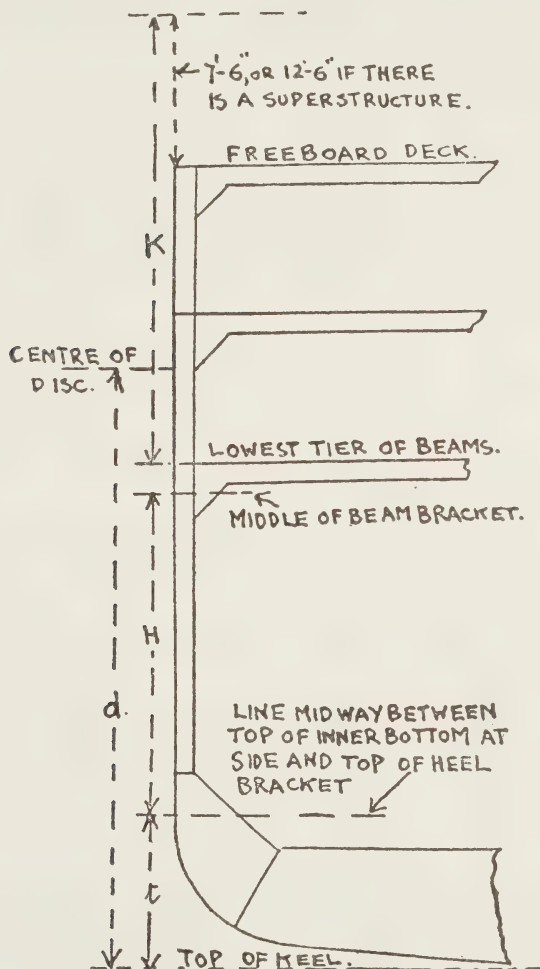


FIGURE 2

Superstructures

Rule XXXVIII.—*Height of Superstructure*

The height of a superstructure is the least vertical height measured from the top of the superstructure deck to the

top of the freeboard deck beams minus the difference between D and the moulded depth (*see* Rules XXXIV and XXXV).

Rule XXXIX.—*Standard Height of Superstructure*

The standard height of a raised quarter deck is 3 feet for ships up to and including 100 feet in length, 4 feet for ships 250 feet in length and 6 feet for ships 400 feet in length and above. The standard height of any other superstructure is 6 feet for ships up to and including 250 feet in length and 7 feet 6 inches for ships 400 feet in length and above. The standard height at intermediate lengths is obtained by interpolation.

Rule XL.—*Length of Superstructure (S).*

The length of a superstructure is the mean covered length of the parts of the superstructure which extend to the sides of the ship and lie within lines drawn perpendicular to the extremities of the Summer load water-line, as defined in Rule XXXII.

Rule XLI.—*Enclosed Superstructure*

A detached superstructure is regarded as enclosed only where—

- (a) the enclosing bulkheads are of efficient construction (*see* Rule XLII);
- (b) the access openings in these bulkheads are fitted with Class 1 or Class 2 closing appliances (*see* Rules XLIII and XLIV);
- (c) all other openings in sides or ends of the superstructure are fitted with efficient weathertight means of closing; and
- (d) independent means of access to crew, machinery, bunker and other working spaces within bridges and poops are at all times available when the bulkhead openings are closed.

Rule XLII.—*Superstructure Bulkheads*

Bulkheads at exposed ends of poops, bridges and fore-castles are deemed to be of efficient construction where the Assigning Authority is satisfied that, in the circumstances, they are equivalent to the following standard for ships with minimum freeboards under which standard the stiffeners and plating are of the scantlings given in Table 3, the stiffeners are spaced 30 inches apart, the stiffeners on poop and bridge front bulkheads have efficient end connections, and those on after bulkheads of bridges and fore-castles extend for the whole distance between the margin angles of the bulkheads.

TABLE 3

EXPOSED Bulkheads of Superstructures of Standard Height

Bridge Front Bulkheads Unprotected Bulkheads of Poops $\cdot 4L$ or more in Length.		Bulkheads of Poops Partially Protected or less in Length than $\cdot 4L$.		After Bulkheads of Bridges and Forecasts.	
Length of Ship.	Bulb Angle Stiffeners.	Length of Ship.	Plain Angle Stiffeners.	Length of Ship.	Plain Angle Stiffeners.
Feet.	Inches.	Feet.	Inches.	Feet.	Inches.
Under 160	$5\frac{1}{2} \times 3 \times \cdot 30$	Under 150	$3 \times 2\frac{1}{2} \times \cdot 30$	Under 150	$2\frac{1}{2} \times 2\frac{1}{2} \times \cdot 26$
160	$6 \times 3 \times \cdot 32$	150	$3\frac{1}{2} \times 2\frac{1}{2} \times \cdot 32$	150	$3 \times 2\frac{1}{2} \times \cdot 28$
200	$6\frac{1}{2} \times 3 \times \cdot 34$	200	$4 \times 3 \times \cdot 34$	250	$3\frac{1}{2} \times 3 \times \cdot 30$
240	$7 \times 3 \times \cdot 36$	250	$4\frac{1}{2} \times 3 \times \cdot 36$	350	$4 \times 3 \times \cdot 32$
280	$7\frac{1}{2} \times 3 \times \cdot 38$	300	$5 \times 3 \times \cdot 38$		
320	$8 \times 3 \times \cdot 40$	350	$5\frac{1}{2} \times 3 \times \cdot 42$		
360	$8\frac{1}{2} \times 3 \times \cdot 42$	400	$6 \times 3 \times \cdot 44$		
400	$9 \times 3 \times \cdot 44$	450	$6\frac{1}{2} \times 3\frac{1}{2} \times \cdot 46$		
440	$9\frac{1}{2} \times 3\frac{1}{2} \times \cdot 46$	500	$7 \times 3\frac{1}{2} \times \cdot 48$		
480	$10 \times 3\frac{1}{2} \times \cdot 48$	550	$7 \times 3\frac{1}{2} \times \cdot 50$		
520	$10\frac{1}{2} \times 3\frac{1}{2} \times \cdot 50$				
560	$11 \times 3\frac{1}{2} \times \cdot 52$				

Length of Ship.	Bulkhead Plating.	Length of Ship.	Bulkhead Plating.	Length of Ship.	Bulkhead Plating.
Feet.	Inch.	Feet.	Inch.	Feet.	Inch.
200 and under	$\cdot 3$	160 and under	$\cdot 24$	160 and under	$\cdot 20$
380 and above	$\cdot 44$	400 and above	$\cdot 38$	400 and above	$\cdot 30$

For ships intermediate in length the thicknesses of bulkhead plating are obtained by interpolation.

*Appliances for Closing Access Openings in Bulkheads at
ends of Detached Superstructures*

Rule XLIII.—*Class 1 Closing Appliances*

These appliances are of iron and steel, are in all cases permanently and strongly attached to the bulkhead, are framed, stiffened and fitted so that the whole structure is of equivalent strength to the unpierced bulkhead, and are weathertight when closed. The means for securing these appliances are permanently attached to the bulkhead or to the appliances, and the latter are so arranged that they can be closed and secured from both sides of the bulkhead or from the deck above. The sills of the access openings are at least 15 inches above the deck.

Rule XLIV.—*Class 2 Closing Appliances*

These appliances are (a) strongly framed hard wood hinged doors, which are not more than 30 inches wide nor less than 2 inches thick; or (b) shifting boards fitted for the full height of the opening in channels riveted to the bulkhead, the shifting boards being at least 2 inches thick where the width of opening is 30 inches or less, and increased in thickness at the rate of 1 inch for each additional 15 inches of width, or (c) portable plates of equal efficiency.

Temporary Appliances for Closing Openings in Superstructure Decks

Rule XLV

Temporary closing appliances for middle line openings in the deck of an enclosed superstructure consist of—

- (a) a steel coaming not less than 9 inches in height efficiently riveted to the deck;
- (b) hatchway covers as required by Rule X, secured by hemp lashings; and
- (c) hatchway supports as required by Rules XI and XII and Table 1 or 2.

Effective Length of Detached Superstructures

Rule XLVI.—*General*

Where exposed bulkheads at the ends of poops, bridges, and forecastles are not of efficient construction (*see* Rule XLII) they are considered as non-existent.

Where in the side plating of a superstructure there is an opening not provided with permanent means of closing, the part of the superstructure in way of the opening is regarded as having no effective length.

Where the height of a superstructure is less than the standard its length is reduced in the ratio of the actual to the standard height. Where the height exceeds the standard, no increase is made in the length of the superstructure.

Rule XLVII.—*Poop*

Where there is an efficient bulkhead and the access openings are fitted with Class 1 closing appliances, the length to the bulkhead is effective. Where the access openings in

an efficient bulkhead are fitted with Class 2 closing appliances and the length to the bulkhead is $\cdot 5 L$ or less, 100 per cent of that length is effective; where the length is $\cdot 7 L$ or more, 90 per cent of that length is effective; where the length is between $\cdot 5 L$ and $\cdot 7 L$, an intermediate percentage of that length is effective; where an allowance is given for an efficient adjacent trunk (*see* Rule LI), 90 per cent of the length to the bulkhead is to be taken as effective. Fifty per cent of the length of an open poop or of an open extension beyond an efficient bulkhead is effective.

Rule XLVIII.—*Raised Quarter Deck*

Where there is an efficient intact bulkhead, the length to the bulkhead is effective. Where the bulkhead is not intact, the superstructure is considered as a poop of less than standard height.

Rule XLIX.—*Bridge*

Where there is an efficient bulkhead at each end, and the access openings in the bulkheads are fitted with Class 1 closing appliances, the length between the bulkheads is effective.

Where the access openings in the forward bulkhead are fitted with Class 1 closing appliances and the access openings in the after bulkhead with Class 2 closing appliances, the length between the bulkheads is effective; where an allowance is given for an efficient trunk, adjacent to the after bulkhead (*see* Rule LI), 90 per cent of the length is effective. Where the access openings in both bulkheads are fitted with Class 2 closing appliances, 90 per cent of the length between the bulkheads is effective. Where the access openings in the forward bulkhead are fitted with Class 1 or Class 2 closing appliances and the access openings in the after bulkhead have no closing appliances, 75 per cent of the length between the bulkheads is effective. Where the access openings in both bulkheads have no closing appliances, 50 per cent of the length is effective. 75 per cent of the length of an open extension beyond the after bulkhead, and 50 per cent of that beyond the forward bulkhead, are effective.

Rule L.—*Forecastle*

Where there is an efficient bulkhead and the access openings are fitted with Class 1 or Class 2 closing appliances, the length to the bulkhead is effective. Where no closing appliances are fitted and the sheer forward of amidships is

not less than the standard sheer, 100 per cent of the length of the forecastle forward of $\cdot 1 L$ from the forward perpendicular is effective; where the sheer forward is half the standard sheer or less, 50 per cent of that length is effective; and where the sheer forward is intermediate between the standard and half the standard sheer, an intermediate percentage of that length is effective. Fifty per cent of the length of an open extension beyond the bulkhead or beyond $\cdot 1 L$ from the forward perpendicular is effective.

Rule LI.—*Trunk*

A trunk or similar structure which does not extend to the sides of the ship is regarded as efficient provided that—

- (a) the trunk is at least as strong as a superstructure;
- (b) the hatchways are in the trunk deck, and comply with the requirements of Rules VIII to XVI, and the width of the trunk deck stringer provides a satisfactory gangway and sufficient lateral stiffness;
- (c) a permanent working platform fore and aft fitted with guard rails is provided by the trunk deck, or by detached trunks connected to other superstructures by efficient permanent gangways;
- (d) ventilators are protected by the trunk, by watertight covers or by equivalent means;
- (e) open rails are fitted on the weather portions of the freeboard deck in way of the trunk for at least half their length;
- (f) the machinery casings are protected by the trunk, by a superstructure of standard height, or by a deck house of the same height and of equivalent strength.

Where access openings in poop and bridge bulkheads are fitted with Class 1 closing appliances, 100 per cent of the length of an efficient trunk reduced in the ratio of its mean breadth to B is added to the effective length of the superstructures. Where the access openings in these bulkheads are not fitted with Class 1 closing appliances 90 per cent is added.

The standard height of a trunk is the standard height of a bridge.

Where the height of the trunk is less than the standard height of a bridge, the addition is reduced in the ratio of the actual to the standard height; where the height of hatchway coamings on the trunk deck is less than the standard height of coamings (*see* Rule IX), a reduction from the actual height of trunk is to be made which corresponds to the difference between the actual and the standard height of coamings.

Effective Length of Enclosed Superstructures with Middle Line Openings

Rule LII.—*Enclosed Superstructure with Middle Line Openings in the deck not Provided with Permanent Means of Closing.*

Where there is an enclosed superstructure with one or more middle line openings in the deck not provided with permanent means of closing (*see* Rules VIII to XVI), the effective length of the superstructure is determined as follows:—

- (1) Where efficient temporary closing appliances are not provided for the middle line deck openings (*see* Rule XLV), or the breadth of opening is 80 per cent or more of the breadth B_1 , of the superstructure deck at the middle of the opening, the ship is considered as having an open well in way of each opening, and freeing ports are to be provided in way of this well. The effective length of superstructure between openings is governed by Rules XLVII, XLIX, and L.
- (2) Where efficient temporary closing appliances are provided for middle line deck openings and the breadth of opening is less than $\cdot 8 B_1$, the effective length is governed by Rules XLVII, XLIX, and L, except that where access openings in 'tween deck bulkheads are closed by Class 2 closing appliances, they are regarded as being closed by Class 1 closing appliances in determining the effective length. The total effective length is obtained by adding to the length determined by (1) the difference between this length and the length of the ship modified in the ratio of—

$$\frac{B_1 - b}{B_1} \text{ where } b = \text{breadth of deck opening;}$$

where $\frac{B_1 - b}{B_1}$ is greater than $\cdot 5$ it is taken as $\cdot 5$.

Deductions for Superstructures

Rule LIII.—*Deductions for Superstructures*

Where the effective length of superstructures is $1\cdot 0 L$, the deduction from the freeboard is 14 inches at 80 feet length of ship, 34 inches at 280 feet length, and 42 inches at 400 feet length and above; deductions at intermediate lengths are obtained by interpolation. Where the total effective length of superstructures is less than $1\cdot 0 L$ the deduction is a percentage obtained from the following Table:—

Superstructures.	Total Effective Length of Superstructure (E).										Line	
	0.	.1 L.	.2 L.	.3 L.	.4 L.	.5 L.	.6 L.	.7 L.	.8 L.	.9 L.	1.0 L.	
	Per cent.	Per cent.	Per cent.	Per cent.	Per cent.	Per cent.	Per cent.	Per cent.	Per cent.	Per cent.	Per cent.	
All types with forecastle and without detached bridge.....	0	5	10	15	23.5	32	46	63	75.3	87.7	100	A
All types with forecastle and detached bridge*	0	6.3	12.7	19	27.5	36	46	63	75.3	87.7	100	B

*Where the effective length of a detached bridge is less than .2 L the percentages are obtained by interpolation between lines B and A.
Where no forecastle is fitted the above percentages are reduced by 5.
Percentages for intermediate lengths of superstructures are obtained by interpolation.

*Sheer*Rule LIV.—*General*

The sheer is measured from the deck at side to a line of reference drawn parallel to the keel through the sheer line at amidships.

In ships designed to trim by the stern in service, the sheer may be measured in relation to the load line, provided an additional mark is placed at $\cdot 25$ L forward of amidships, to indicate the assigned load line. This mark is to be similar to the load line disc amidships.

In flush deck ships and in ships with detached superstructures the sheer is measured at the freeboard deck.

In ships with topsides of unusual form in which there is a step or break in the topsides, the sheer is considered in relation to the equivalent depth amidships (*see* Rule XXXV).

In ships with a superstructure of standard height which extends over the whole length of the freeboard deck, the sheer is measured at the superstructure deck; where the height exceeds the standard, the sheer may be considered in relation to the standard height.

Where a superstructure is intact or access openings in its enclosing bulkheads are fitted with Class 1 closing appliances, and the superstructure deck has at least the same sheer as the exposed freeboard deck, the sheer of the enclosed portion of the freeboard deck is not taken into account.

Rule LV.—*Standard Sheer Profile*

The ordinates (in inches) of the standard sheer profile are given in the following Table, where L is the number of feet in the length of the ship:—

Station.	Ordinate	Factor.
A.P.....	$\cdot 1 L + 10$	1
$1/6$ L from A.P.....	$\cdot 0445 L + 4\cdot 45$	4
$1/3$ L from A.P.....	$\cdot 011 L + 1\cdot 1$	2
Amidships.....	0	4
$1/3$ L from F.P.....	$\cdot 022 L + 2\cdot 2$	2
$1/6$ L from F.P.....	$\cdot 089 L + 8\cdot 9$	4
F.P.....	$\cdot 2 L + 20$	1

A.P.=After end of Summer load water-line. F.P.=Fore end of Summer load water-line.

Rule LVI.—*Measurement of Variations from Standard Sheer Profile*

Where the sheer profile differs from the standard, the seven ordinates of each profile are multiplied by the appropriate factors given in the table of ordinates. The differ-

ence between the sums of the respective products, divided by 18, measures the deficiency or excess of sheer. Where the after half of the sheer profile is greater than the standard and the forward half is less than the standard, no credit is allowed for the part in excess and the deficiency only is measured.

Where the forward half of the sheer profile exceeds the standard, and the after portion of the sheer profile is not less than 75 per cent of the standard, credit is allowed for the part in excess; where the after part is less than 50 per cent of the standard no credit is given for the excess sheer forward. Where the after sheer is between 50 per cent and 75 per cent of the standard, intermediate allowances may be granted for excess sheer forward.

Rule LVII.—*Correction for Variations from Standard Sheer Profile*

The correction for sheer is the deficiency or excess of sheer (*see* Rule LVI), multiplied by $\cdot 75 - \frac{S}{2L}$, where S is the total length of superstructure, as defined in Rule XL.

Rule LVIII.—*Addition for Deficiency in Sheer*

Where the sheer is less than the standard, the correction for deficiency in sheer (*see* Rule LVII) is added to the freeboard.

Rule LIX.—*Deduction for Excess Sheer*

In flush deck ships and in ships where an enclosed superstructure covers $\cdot 1 L$ before and $\cdot 1 L$ abaft amidships, the correction for excess of sheer (*see* Rule LVII) is deducted from the freeboard; in ships with detached superstructures where no enclosed superstructure covers amidships, no deduction is made from the freeboard; where an enclosed superstructure covers less than $\cdot 1 L$ before and $\cdot 1 L$ abaft amidships, the deduction is obtained by interpolation. The maximum deduction for excess sheer is $1\frac{1}{2}$ inches at 100 feet and increases at the rate of $1\frac{1}{2}$ inches for each additional 100 feet in the length of the ship.

Round of Beam

Rule LX.—*Standard Round of Beam*

The standard round of beam of the freeboard deck is one-fiftieth of the breadth of the ship.

Rule LXI.—*Round of Beam Correction*

Where the round of beam of the freeboard deck is greater or less than the standard, the freeboard is decreased or increased respectively by one-fourth of the difference between the actual and the standard round of beam, multiplied by the proportion of the length of the freeboard deck not covered by enclosed superstructures. Twice the standard round of beam is the maximum for which allowance is given.

Minimum Freeboards

Rule LXII.—*Summer Freeboard*

The minimum freeboard in Summer is the freeboard derived from the Freeboard Table after corrections for departures from the standards and after deduction for superstructures.

The freeboard in salt water measured from the intersection of the upper surface of the freeboard deck with the outer surface of the shell is not to be less than 2 inches.

Rule LXIII.—*Tropical Freeboard*

The minimum freeboard in the Tropical Zone is the freeboard obtained by a deduction from the Summer freeboard of $\frac{1}{4}$ inch per foot of Summer draught measured from the top of the keel to the centre of the disc.

The freeboard in salt water measured from the intersection of the upper surface of the freeboard deck with the outer surface of the shell is not to be less than 2 inches.

Rule LXIV.—*Winter Freeboard*

The minimum freeboard in Winter is the freeboard obtained by an addition to the Summer freeboard of $\frac{1}{4}$ inch per foot of Summer draught, measured from the top of the keel to the centre of the disc.

Rule LXV.—*Winter North Atlantic Freeboard.*

The minimum freeboard for ships not exceeding 330 feet in length on voyages across the North Atlantic, North of latitude 36° N., during the winter months, is the Winter freeboard plus two inches; for ships over 330 feet in length it is the Winter freeboard.

Rule LXVI.—*Fresh Water Freeboard.*

The minimum freeboard in fresh water of unit density is the freeboard obtained by deducting from the minimum freeboard in salt water $\frac{\Delta}{40 T}$ inches, where

Δ = displacement in salt water in tons at the Summer load water-line, and

T = tons per inch immersion in salt water at the Summer load water-line.

Where the displacement at the Summer load water-line cannot be certified, the deduction is to be $\frac{1}{4}$ inch per foot of Summer draught, measured from the top of the keel to the centre of the disc.

Rule LXVII.—*Freeboard Table for Steamers.*

BASIC Minimum Summer Freeboards for Steamers which Comply with the Standards Laid Down in the Rules.

L.	Free-board.	L.	Free-board.	L.	Free-board.	L.	Free-board.
(Feet.)	(Inches.)	(Feet.)	(Inches.)	(Feet.)	(Inches.)	(Feet.)	(Inches.)
80	8.0	250	32.3	420	77.8	590	127.0
90	9.0	260	34.4	430	80.9	600	129.5
100	10.0	270	36.5	440	84.0	610	132.0
110	11.0	280	38.7	450	87.1	620	134.4
120	12.0	290	41.0	460	90.2	630	136.8
130	13.0	300	43.4	470	93.3	640	139.1
140	14.2	310	45.9	480	96.3	650	141.4
150	15.5	320	48.4	490	99.3	660	143.7
160	16.9	330	51.0	500	102.3	670	145.9
170	18.3	340	53.7	510	105.2	680	148.1
180	19.8	350	56.5	520	108.1	690	150.2
190	21.4	360	59.4	530	110.9	700	152.3
200	23.1	370	62.4	540	113.7	710	154.4
210	24.8	380	65.4	550	116.4	720	156.4
220	26.6	390	68.4	560	119.1	730	158.5
230	28.5	400	71.5	570	121.8	740	160.5
240	30.3	410	74.6	580	124.4	750	162.5

(i) The minimum freeboards for flush deck steamers are obtained by an addition to the above Table at the rate of $1\frac{1}{2}$ inches for every 100 feet of length.

(ii) The freeboards at intermediate lengths are obtained by interpolation.

(iii) Where c exceeds .68, the freeboard is multiplied by the factor $\frac{c + .68}{1.36}$.

(iv) Where D exceeds $\frac{L}{15}$ the freeboard is increased by $\left\{D - \frac{L}{15}\right\}$ R inches, where R is $\frac{L}{130}$ at lengths less than 390 feet, and 3 at 390 feet length and above.

In a ship with an enclosed superstructure covering at least .6 L amidships, with a complete trunk, or with a combination of intact partial superstructures and trunk which extends all fore and aft, where D is less than $\frac{L}{15}$, the free-

board is reduced at the above rate. Where the height of superstructures or trunk is less than the standard height, the reduction is in the ratio of the actual to the standard height.

(v) Where the actual depth to the surface of the freeboard deck amidships is greater or less than D , the difference between the depths (in inches) is added to or deducted from the freeboard.

PART IV.—LOAD LINES FOR SAILING SHIPS

Rule LXVIII.—*Lines to be Used in Connection with the Disc.*

Winter and Tropical load lines are not marked on sailing ships. The maximum load line to which sailing ships may be laden in salt water in Winter and in the Tropical Zone is the centre of the disc (see Figure 3).

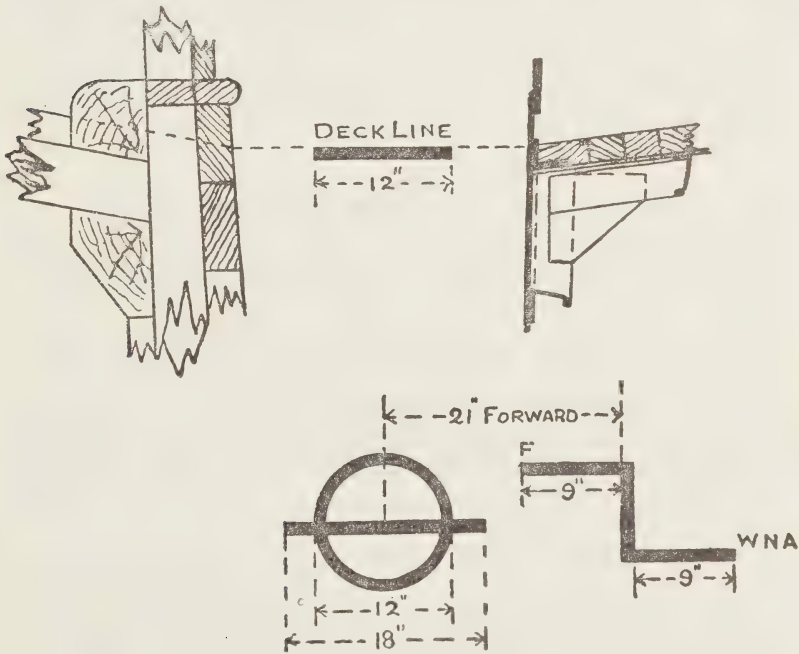


FIGURE 3

Rule LXIX.—*Conditions of Assignment of Load Line*

The conditions of assignment are those contained in Part II of these Rules.

Rule LXX.—*Computation of Freeboard.*

Freeboards are computed from the Freeboard Table for Sailing Ships in the same manner as the freeboards for steamers are computed from the Freeboard Table for Steamers, except as follows:—

Rule LXXI.—*Depth for Freeboard (D).*

In sailing ships having a greater rate of rise of floor than $1\frac{1}{2}$ inches per foot, the vertical distance from the top of keel (Rule XXXIV), is reduced by half the difference between the total rise of floor at the half-breadth of the ship and the total rise at $1\frac{1}{2}$ inches per foot. $2\frac{1}{2}$ inches per foot of half-breadth is the maximum rate of rise for which a deduction is made.

Where the form at the lower part of the midship section is of a hollow character, or thick garboards are fitted, the depth is measured from the point where the line of the flat of the bottom continued inwards cuts the side of the keel.

The depth used with the Freeboard Table is to be taken as not less than $\frac{L}{12}$.

Rule LXXII.—*Coefficient of Fineness (c).*

The coefficient used with the Freeboard Table is to be taken as not less than .62 and not greater than .72.

Rule LXXIII.—*Superstructures in Wood Ships.*

In wood ships the construction and closing arrangements of superstructures for which deductions are made from the freeboard are to be to the satisfaction of the Assigning Authority.

Rule LXXIV.—*Deductions for Superstructures.*

Where the effective length of superstructures is $1.0 L$, the deduction from the freeboard is 3 inches at 80 feet length of ship, and 28 inches at 330 feet length and above; deductions at intermediate lengths are obtained by interpolation. Where the total effective length of superstructures is less than $1.0 L$, the deduction is a percentage obtained from the following Table:—

Type of Superstructures.	Total Effective Length of Superstructures (E).										Line.	
	0	·1 L	·2 L	·3 L	·4 L	·5 L	·6 L	·7 L	·8 L	·9 L		1·0 L
	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	
All types without Bridge.	0	7	13	17	23·5	30	47½	70	80	90	100	A
All types with Bridge*....	0	7	14·7	22	32	42	56	70	80	90	100	B

*Where the effective length of Bridge is less than ·2 L, the percentages are obtained by interpolation between lines B and A. Percentages for intermediate lengths of superstructures are obtained by interpolation.

Rule LXXV.—*Minimum Freeboards.*

No addition to the freeboard is required for Winter freeboard, nor is a deduction permitted for Tropical freeboard.

An increase in freeboard of 3 inches is made for voyages across the North Atlantic North of latitude 36° N. during the winter months.

In computing the fresh water freeboard for a wood ship, the draught is measured from the lower edge of the rabbet of keel to the centre of the disc.

Rule LXXVI.—*Freeboard Table for Sailing Ships*

Minimum Summer, Winter, and Tropical Freeboards for Iron and Steel Flush Deck Sailing Ships, which comply with the Standards laid down in the Rules.

L.	Freeboard.	L.	Freeboard.	L.	Freeboard.	L.	Freeboard.
Feet.	Inches.	Feet.	Inches.	Feet.	Inches.	Feet.	Inches.
80	9·2	140	21·3	200	35·4	270	53·5
90	11·0	150	23·5	210	37·9	280	56·3
100	12·9	160	25·8	220	40·4	290	59·1
110	14·9	170	28·2	230	42·9	300	61·9
120	17·0	180	30·6	240	45·5	310	64·7
130	19·1	190	33·0	250	48·1	320	67·6
				260	50·8	330	70·5

(i) The freeboards at intermediate lengths are obtained by interpolation.

(ii) Where c exceeds ·62, the freeboard is multiplied by the factor $\frac{c + \cdot 62}{1 \cdot 24}$

(iii) Where D exceeds $\frac{L}{12}$ the freeboard is increased by

$$\left(D - \frac{L}{12} \right) \times \left(1 + \frac{L}{250} \right) \text{ inches.}$$

(iv) Where the actual depth to the surface of the freeboard deck amidships is greater or less than D , the difference between the depths (in inches) is added to or deducted from the freeboard.

Rule LXXVII.—*Freeboard for Wood Sailing Ships*

The freeboard for a wood sailing ship is the final freeboard the ship would obtain if she were of iron and steel, with the addition of such penalties as the Assigning Authority may determine, having regard to the classification, construction, age and condition of the ship.

Wood ships of primitive build such as dhows, junks, prahus, etc., are to be dealt with by the Administration so far as is reasonable and practicable under the Rules for Sailing Ships.

PART V.—LOAD LINES FOR STEAMERS CARRYING TIMBER DECK CARGOES

Definitions

Timber Deck Cargo.—The term “timber deck cargo” means a cargo of timber carried on an uncovered part of a freeboard or superstructure deck. The term does not include wood pulp or similar cargo.

Timber Load Line.—A timber load line is a special load line to be used only when the ship is carrying a timber deck cargo in compliance with the following conditions and regulations:—

Rule LXXVIII.—*Marks on the Ship's Sides*

Timber Load Lines.—The lines which indicate the maximum timber load lines in different circumstances and at different seasons are to be horizontal lines, 9 inches in length and 1 inch in breadth, which extend from, and are at right angles to, a vertical line marked 21 inches abaft the centre of the disc (*see* Figure 4). They are to be marked and verified similarly to the ordinary load lines (*see* Rules V to VII).

The Summer Timber Load Line is indicated by the upper edge of a line marked LS.

The Winter Timber Load Line is indicated by the upper edge of a line marked LW.

The Winter North Atlantic Timber Load Line is indicated by the upper edge of a line marked LWNA.

The Tropical Timber Load Line is indicated by the upper edge of a line marked LT.

The Fresh Water Timber Load Line in Summer is indicated by the upper edge of a line marked LF. The difference between the Fresh Water Timber load line in Summer and the Summer Timber load line is the allowance to

be made for loading in fresh water at the other Timber load lines. The Fresh Water Timber load line in the Tropical Zone is indicated by the upper edge of a line marked LTF.*

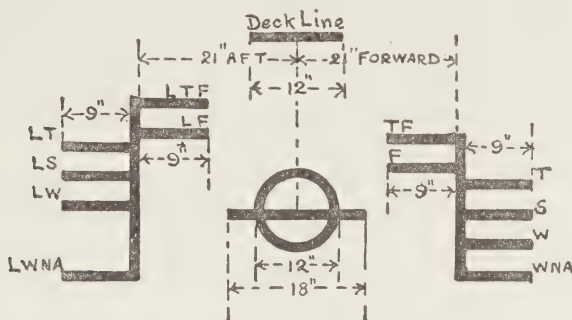


FIGURE 4

Supplementary Conditions of Assignment and Regulations for Deeper Loading

Rule LXXIX.—*Construction of Ship*

The structure of the ship is to be of sufficient strength for the deeper draught allowed and for the weight of the deck cargo.

Rule LXXX.—*Superstructures*

The ship is to have a forecastle of at least standard height and at least 7 per cent of the length of the ship, and, in addition, a poop, or a raised quarter deck with a strong steel hood or deck house fitted aft.

Rule LXXXI.—*Machinery Casings*

Machinery casings on the freeboard deck are to be protected by a superstructure of at least standard height, unless the machinery casings are of sufficient strength and height to permit of the carriage of timber alongside.

Rule LXXXII.—*Double Bottom Tanks*

Double bottom tanks where fitted within the midship half length of the ship are to have adequate longitudinal subdivision.

* Where seagoing steamers navigate a river or inland water, deeper loading is permitted corresponding to the weight of fuel, &c., required for consumption between the point of departure and the open sea.

Rule LXXXIII.—*Bulwarks*

The ship must be fitted either with permanent bulwarks at least 3 feet 3 inches high, specially stiffened on the upper edge and supported by strong bulwark stays attached to the deck in the way of the beams and provided with necessary freeing ports, or with efficient rails of the same height as the above and of specially strong construction.

Rule LXXXIV.—*Deck Openings covered by Timber Deck Cargo*

Openings to spaces below the freeboard deck are to be securely closed and battened down. All fittings, such as hatchway beams, fore-and-afters, and covers, are to be in place. Where hold ventilation is needed, the ventilators are to be efficiently protected.

Rule LXXXV.—*Stowage*

The wells on the freeboard deck are to be filled with timber stowed as solidly as possible, to at least the standard height of a bridge.

On a ship within a seasonal winter zone in winter, the height of the deck cargo above the freeboard deck is not to exceed one-third of the extreme breadth of the ship.

All timber deck cargo is to be compactly stowed, lashed and secured. It must not interfere in any way with the navigation and necessary work of the ship, or with the provision of a safe margin of stability at all stages of the voyage, regard being given to additions of weight, such as those due to absorption of water and to losses of weight such as those due to consumption of fuel and stores.

Rule LXXXVI.—*Protection of Crew, Access to Machinery Space, &c.*

Safe and satisfactory access to the quarters of the crew, to the machinery space and to all other parts used in the necessary work of the ship, is to be available at all times. Deck cargo in way of openings which give access to such parts is to be so stowed that the openings can be properly closed and secured against the admission of water. Efficient protection for the crew in the form of guard rails or life lines, spaced not more than 12 inches apart vertically, is to be provided on each side of the deck cargo to a height of at least 4 feet above the cargo. The cargo is to be made sufficiently level for gangway purposes.

Rule LXXXVII.—*Steering Arrangements*

Steering arrangements are to be effectively protected from damage by cargo, and, as far as practicable, are to be accessible. Efficient provision is to be made for steer-

ing in the event of a breakdown in the main steering arrangements.

Rule LXXXVIII.—*Uprights*

Uprights when required by the nature of the timber are to be of adequate strength and may be of wood or metal; the spacing is to be suitable for the length and character of timber carried, but is not to exceed 10 feet. Strong angles or metal sockets efficiently secured to the stringer plate or equally efficient means are to be provided for securing the uprights.

Rule LXXXIX.—*Lashings*

Timber deck cargo is to be efficiently secured throughout its length by independent overall lashings spaced not more than 10 feet apart.

Eye plates for these lashings are to be riveted to the sheer-strake at intervals of not more than 10 feet, the distance from an end bulkhead of a superstructure to the first eye plate being not more than 6 feet 6 inches. Additional eye plates may be fitted on the stringer plate.

Overall lashings are to be in good condition and are to be not less than $\frac{3}{4}$ inch close link chain or flexible wire rope of equivalent strength, fitted with sliphooks and stretching screws, which are to be accessible at all times. Wire rope lashings are to have a short length of long link chain to permit the length of lashings to be regulated.

When timber is in lengths less than 12 feet, the spacing of the lashings is to be reduced to suit the length of timber or other suitable provision made.

When the spacing of the lashings is 5 feet or less, the size of the lashing may be reduced, but not less than $\frac{1}{2}$ inch chain or equivalent wire rope is to be used.

All fittings required for securing the lashings are to be of strength corresponding to the strength of the lashings.

On superstructure decks, uprights, where fitted, are to be about 10 feet apart and are to be secured by athwartship lashings of ample strength.

Rule XC.—*Plans*

Plans showing the fittings and arrangements for stowing and securing timber deck cargoes in compliance with the foregoing conditions and regulations are to be submitted to the Assigning Authority.

Freeboard

Rule XCI.—*Computation of Freeboard*

Where the Assigning Authority is satisfied that the ship is suitable and that the conditions and arrangements are at least equal to the foregoing requirements for the carriage of timber deck cargo, the Summer freeboards computed in accordance with the Rules and Tables in Part III may be modified to give special timber freeboards, by substituting the following percentages for those in Rule LIII:—

TOTAL Effective Length of Superstructures

—	0	.1 L	.2 L	.3 L	.4 L	.5 L	.6 L	.7 L	.8 L	.9 L	1.0 L
	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%
All types.	20	30.75	41.5	52.25	63	69.25	75.5	81.5	87.5	93.75	100

The Winter Timber freeboard is to be obtained by adding to the Summer Timber freeboard one-third of an inch per foot of the moulded Summer Timber draught.

The Winter North Atlantic Timber freeboards are the Winter North Atlantic freeboards prescribed in Rule LXV.

The Tropical Timber freeboard is to be obtained by deducting from the Summer Timber freeboard one-quarter of an inch per foot of the moulded Summer Timber draught.

PART VI.—LOAD LINES FOR TANKERS

Definition

Tanker.—The term “tanker” includes all steamers specially constructed for the carriage of liquid cargoes in bulk.

Rule XCII.—*Marks on the Ship's Sides*

The marks on the ship's sides are to be as provided in the figure in Rule IV.

Supplementary Conditions of Assignment for Deeper Loading

Rule XCIII.—*Construction of Ship*

The structure of the ship is to be of sufficient strength for the increased draught corresponding to the freeboard assigned.

Rule XCIV.—*Forecastle*

The ship is to have a forecastle of which the length is not less than 7 per cent of the length of the ship and the height is not less than the standard height.

Rule XCV.—*Machinery Casings*

The openings in machinery casings on the freeboard deck are to be fitted with steel doors. The casings are to be protected by an enclosed poop or bridge of at least standard height, or by a deck house of equal height and of equivalent strength. The bulkheads at the ends of these structures are to be of the scantlings required for bridge front bulkheads. All entrances to the structures from the freeboard deck are to be fitted with effective closing appliances and the sills are to be at least 18 inches above the deck. Exposed machinery casings on the superstructure deck are to be of substantial construction, and all openings in them are to be fitted with steel closing appliances permanently attached to the casings and capable of being closed and secured from both sides; the sills of such openings are to be at least 15 inches above the deck. Fiddle openings are to be as high above the superstructure deck as is reasonable and practicable and are to have strong steel covers permanently attached in their proper positions.

Rule XCVI.—*Gangway*

An efficiently constructed permanent gangway of sufficient strength for its exposed position is to be fitted fore and aft at the level of the superstructure deck between the poop and midship bridge, and when crew are berthed forward, from the bridge to the forecastle, or other equivalent means of access may be provided to carry out the purpose of the gangway, such as passages below deck.

Rule XCVII.—*Protection of Crew, Access to Machinery Space, Etc.*

Safe and satisfactory access from the gangway level to the quarters of the crew, the machinery space and all other parts used in the necessary work of the ship, is to be available at all times. This rule does not apply to pump rooms entered from the freeboard deck, when fitted with Class 1 closing appliances.

Rule XCVIII.—*Hatchways*

All hatchways on the freeboard deck and on the deck of expansion trunks are to be closed watertight by efficient steel covers.

Rule XCIX.—*Ventilators*

Ventilators to spaces below the freeboard deck are to be of ample strength or are to be protected by superstructures or equally efficient means.

Rule C.—*Freeing Arrangements*

Ships with bulwarks are to have open rails fitted for at least half the length of the exposed portion of the weather deck or other effective freeing arrangements. The upper edge of the sheer-strake is to be kept as low as practicable, and preferably not higher than the upper edge of the gunwale bar.

Where superstructures are connected by trunks, open rails are to be fitted for the whole length of the weather portions of the freeboard deck.

Rule CI.—*Plans*

Plans showing proposed fittings and arrangements are to be submitted to the Assigning Authority for approval.

Freeboards

Rule CII.—*Computation of Freeboard*

When the Assigning Authority is satisfied that the foregoing requirements are fulfilled, the Summer freeboard may be computed from the Table for Tankers; all corrections except those for flush-deck steamers, detached superstructures, excess sheer, and winter voyages across the North Atlantic are to be made in accordance with Part III of the Rules.

Rule CIII.—*Deduction for Detached Superstructures*

When the total effective length of superstructure is less than 1.0 L, the deduction is a percentage of that for a superstructure of length 1.0 L, and is obtained from the following table:—

TOTAL Effective Length of Superstructures

—	0	.1 L	.2 L	.3 L	.4 L	.5 L	.6 L	.7 L	.8 L	.9 L	1.0 L
	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%
All types.	0	7	14	21	31	41	52	63	75.3	87.7	100

Rule CIV.—*Deduction for Excess Sheer*

Where the sheer is greater than the standard, the correction for excess sheer (*see* Rule LVII of Part III, Load Lines for Steamers) is deducted from the freeboard for all tankers. Rule LIX of Part III does not apply except that the maximum deduction for excess sheer is $1\frac{1}{2}$ inches at 100 feet and increases at the rate of $1\frac{1}{2}$ inches for each additional 100 feet in the length of the ship.

Rule CV.—*Winter North Atlantic Freeboard*

The minimum freeboard for voyages across the North Atlantic, north of latitude 36° N., during the winter months, is the Winter Freeboard plus an addition at a rate of 1 inch per 100 feet in length.

Rule CVI.—*Freeboard Table for Tankers*

L in Feet.	Freeboard in Inches.	L in Feet.	Freeboard in Inches.
190	21.5	400	62.5
200	23.1	410	64.9
210	24.7	420	67.4
220	26.3	430	69.9
230	28.0	440	72.5
240	29.7	450	75.1
250	31.5	460	77.7
260	33.3	470	80.2
270	35.2	480	82.7
280	37.1	490	85.1
290	39.1	500	87.5
300	41.1	510	89.8
310	43.1	520	92.1
320	45.1	530	94.3
330	47.1	540	96.5
340	49.2	550	98.6
350	51.3	560	100.7
360	53.5	570	102.7
370	55.7	580	104.6
380	57.9	590	106.5
390	60.2	600	108.4

Ships above 600 feet are to be dealt with by the Administration.

ANNEX II.

BOUNDARIES OF THE ZONES AND SEASONAL AREAS.

Zones.

The southern boundary of the northern "Winter Seasonal" zone is a line drawn from the east coast of North America along the parallel of lat. 36° N. to Tarifa in Spain; from the east coast of Korea along the parallel of lat. 35° N. to the west coast of Honshiu, Japan; from the east coast of Honshiu along the parallel of lat. 35° N. to long. 150° W., and thence along a rhumb line to the west coast of Vancouver Island at lat. 50° N., Fusan (Korea) and Yokohama to be considered as being on the boundary line of the northern "Winter Seasonal" zone and the "Summer" zone.

The northern boundary of the "Tropical" zone is a line drawn from the east coast of South America at lat. 10° N. along the parallel of lat. 10° N. to long. 20° W., thence

north to lat. 20° N. and thence along the parallel of lat. 20° N. to the west coast of Africa; a line from the east coast of Africa along the parallel of lat. 8° N. to the west coast of the Malay Peninsula, following thence the coast of Malay and Siam to the east coast of Cochin, China, at lat. 10° N., thence along the parallel of lat. 10° N. to long. 145° E., thence north to lat. 13° N. and thence along the parallel of lat. 13° N. to the west coast of Central America, Saigon to be considered as being on the boundary line of the "Tropical" zone and the "Seasonal Tropical" area (4).

The southern boundary of the "Tropical" zone is a line drawn from the east coast of South America along the Tropic of Capricorn to the west coast of Africa; from the east coast of Africa along the parallel of lat. 20° S. to the west coast of Madagascar, thence along the west and north coast of Madagascar to long. 50° E., thence north to lat. 10° S., thence along the parallel of lat. 10° S. to long. 110° E., thence along a rhumb line to Port Darwin, Australia, thence eastwards along the coast of Australia and Wessel Island to Cape Wessel, thence along the parallel of lat. 11° S. to the west side of Cape York, from the east side of Cape York at lat. 11° S. along the parallel of lat. 11° S. to long. 150° W., thence along a rhumb line to the point lat. 26° S., long. 75° W., and thence along a rhumb line to the west coast of South America at lat. 30° S., Coquimbo, Rio de Janeiro and Port Darwin to be considered as being on the boundary line of the "Tropical" and "Summer" zones.

The following regions are to be included in the "Tropical" zone:—

- (1) *The Suez Canal, the Red Sea and the Gulf of Aden*, from Port Said to the meridian of 45° E., Aden and Berbera to be considered as being on the boundary line of the "Tropical" zone and the "Seasonal Tropical" area 2 (b).
- (2) *The Persian Gulf to the meridian of 59° E.*

The northern boundary of the southern "Winter Seasonal" zone is a line drawn from the east coast of South America along the parallel of lat. 40° S. to long. 56° W., thence along a rhumb line to the point lat. 34° S., long. 50° W., thence along the parallel of lat. 34° S. to the west coast of South Africa; from the east coast of South Africa at lat. 30° S. along a rhumb line to the west coast of Australia at lat. 35° S., thence along the south coast of Australia to Cape Arid, thence along a rhumb line to Cape Grim, Tasmania, thence along the north coast of Tasmania to Eddystone Point, thence along a rhumb line to the west coast of South Island, New Zealand, at long. 170° E., thence along the west, south and east coasts of South

Island to Cape Saunders, thence along a rhumb line to the point lat. 33° S. long. 170° W.; and thence along the parallel of lat. 33° S. to the west coast of South America, Valparaiso, Cape Town and Durban to be considered as being on the boundary line of the southern "Seasonal Winter" and "Summer" zones.

Summer Zones.

The remaining areas constitute the "Summer" Zones.

Seasonal Areas.

The following areas are Seasonal Tropical Areas:—

(1) *In the North Atlantic Ocean.*

An area bounded on the north by a line from Cape Catoche in Yucatan to Cape San Antonio in Cuba, by the South Cuban Coast to lat. 20° N. and by the parallel of lat. 20° N. to the point lat. 20° N. Long. 20° W.; on the west by the coast of Central America; on the south by the north coast of South America and by parallel of lat. 10° N., and on the east by the meridian of 20° W.

Tropical: 1st November to 15th July.

Summer; 16th July to 31st October.

(2) *Arabian Sea.*

(a) *North of lat. 24° N.*

Karachi is to be considered as being on the boundary line of this area and the seasonal Tropical area (b) below.

Tropical: 1st August to 20th May.

Summer: 21st May to 31st July;

(b) *South of lat. 24° N.*

Tropical: 1st December to 20th May, and 16th September to 15th October.

Summer: 21st May to 15th September and 16th October to 30th November.

(3) *Bay of Bengal.*

Tropical: 16th December to 15th April.

Summer: 16th April to 15th December.

(4) *In the China Sea.*

An area bounded on the west and north by the coast of Indo-China and China to Hong Kong, on the east by a rhumb line to the port of Sual (Luzon Island), and by the west coast of the Islands of Luzon, Samar and Leyte to the parallel of 10° N., and on the south by the parallel of lat. 10° N.

Hong Kong and Sual to be considered as being on the boundary of the "Seasonal Tropical" and "Summer" zones.

Tropical: 21st January to 30th April.

Summer: 1st May to 20th January.

(5) *In the North Pacific Ocean.*

(a) An area bounded on the north by the parallel of lat. 25° N., on the west by the meridian of 160° E., on the south by the parallel of lat. 13° N., and on the east by the meridian of 130° W.

Tropical: 1st April to 31st October.

Summer: 1st November to 31st March;

(b) An area bounded on the north and east by the coast of California, Mexico and Central America, on the west by the meridian of 120° W. and by a rhumb line from the point lat. 30° N., long. 120° W., to the point lat. 13° N., long. 105° W., and on the south by the parallel of lat. 13° N.

Tropical: 1st March to 30th June and 1st to 30th November.

Summer: 1st July to 31st October and 1st December to 28th/29th February.

(6) *In the South Pacific Ocean.*

(a) An area bounded on the north by the parallel of lat. 11° S., on the west by the east coast of Australia, on the south by the parallel of lat. 20° S., and on the east by the meridian of 175° E., together with the Gulf of Carpentaria south of lat. 11° S.

Tropical: 1st April to 30th November.

Summer: 1st December to 31st March;

(b) An area bounded on the west by the meridian of 150° W., on the south by the parallel of lat. 20° S., and on the north and east by the rhumb line forming the southern boundary of the "Tropical" zone.

Tropical from 1st March to 30th November.

Summer: from 1st December to 28th/29th February.

The following are "Seasonal Winter" areas:—

Northern "Seasonal Winter" Zone (between North America and Europe).

(a) In the area within and to the Northwards of the following line:—

A line drawn south from the Coast of Greenland at long. 50° W. to lat. 45° N., thence along the parallel of lat. 45° N. to the meridian of 15° W., thence north to lat. 60° N., thence along the parallel of lat 60° N. to the west

coast of Norway, Bergen to be considered as being on the boundary line of this area and area (b) below.

Winter from 16th October to 15th April.

Summer from 16th April to 15th October;

(b) An area outside area (a) above and north of the parallel of lat. 36° N.

Winter from 1st November to 31st March.

Summer from 1st April to 31st October.

Baltic (bounded by the parallel of latitude of the Skaw).

Winter from 1st November to 31st March.

Summer from 1st April to 31st October.

Mediterranean and Black Sea.

Winter from 16th December to 15th March.

Summer from 16th March to 15th December.

Northern "Seasonal Winter" Zone (between Asia and North America, except Sea of Japan, South of 50° N.).

Winter from 16th October to 15th April.

Summer from 16th April to 15th October.

Sea of Japan between the parallels of lat. 35° N. and 50° N.

Winter from 1st December to 28th/29th February.

Summer from 1st March to 30th November.

Southern "Seasonal Winter" Zone.

Winter from 16th April to 15th October.

Summer from 16th October to 15th April.

ANNEX III

International Load Line Certificate

ISSUED under the authority of the Government of.....
.....under the provisions of the International Load Line
Convention, 1930.

Distinctive Number
or Letters.....

Ship.....
Port of Registry.....
Gross Tonnage.....

Freeboard
from deck line

Load Line

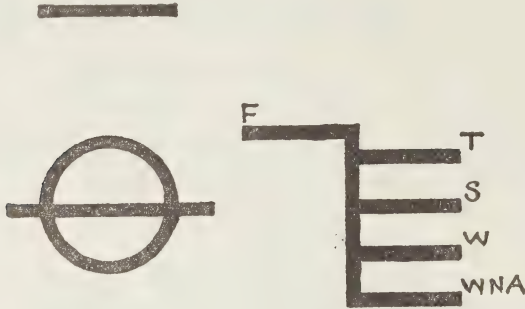
Tropical (a)above (b).
Summer (b) Upper edge of line
through centre of
disc.

Winter (c)below (b).

Winter in North Atlantic..... (d)below (b).

Allowance for fresh water for all freeboards.....

The upper edge of the deck line from which these freeboards are measured isinches above the top of the.....deck at side.



THIS IS TO CERTIFY that this ship has been surveyed and the freeboards and load lines shown above have been assigned in accordance with the Convention.

This certificate remains in force until.....*

Issued at..... on the..... day of.....

Here follows the signature or seal and the description of the authority issuing the certificate.

The provisions of the Convention being fully complied with by this ship, this certificate is renewed till.....

.....

Place Date

Signature or Seal and description of authority.

The provisions of the Convention being fully complied with by this ship, this certificate is renewed till.....

.....

Place Date

Signature or Seal and description of authority.

The provisions of the Convention being fully complied with by this ship, this certificate is renewed till.....

.....

Place Date

Signature or Seal and description of authority.

* See back.

NOTE.—Where sea-going steamers navigate a river or inland water, deeper loading is permitted corresponding to the weight of fuel, &c., required for consumption between the point of departure and the open sea.

ANNEX IV

Titles of Load Line Laws and Rules regarded as Equivalent to the British Board of Trade Rules, 1906.

Australia.

Part IV of the Navigation Act, 1912-1920, and Navigation (Load Line) Regulations of the 17th December, 1924.

Belgium.

Loi sur la sécurité des navires (7 decembre 1920).

Chile.

Reglamento para el trazado del disco marcas y linea oficial de carguio de las naves mercantes (Decree No. 1896 of the 12th November, 1919).

Denmark.

Merchant Shipping (Inspection of Ships) Act of the 29th March, 1920, with later amendments.

Rules and Tables of Freeboard for Ships, dated the 30th September, 1909, as amended by Notification of the 25th July, 1918.

France.

Loi du 17 avril 1907, arrêté du 5 septembre 1908. Décret du 21 septembre 1908. Autre décret du 21 septembre 1908 modifié par le décret du 1 septembre 1925. Décret du 12 mai 1927. Décret du 17 janvier 1928.

Germany.

Vorschriften der See-Berufsgenossenschaft über den Freibord für Dampfer und Segelschiffe, Ausgabe 1908.

Hong Kong.

Merchant Shipping Consolidation Ordinance (No. 10 of 1899), as amended by Ordinances Nos. 31 of 1901, 2 of 1903, 5 of 1905, 16 of 1906, 9 of 1909, and 6 of 1910.

Iceland.

Law No. 58 of the 14th June, 1929, Sections 25-26.

India.

Indian Merchant Shipping Act, 1923.

Italy.

Regole e tavole per assegnazione del "Bordo Libero" approved by decree dated the 1st February, 1929—VII of the Italian Minister for Communications.

Prior to 1929—British Board of Trade Rules, 1906.

Japan.

Ship Load Line Law [Law No. 2 of the 10th year of Taisho (1921)] and the Rules and Regulations relating thereto.

Netherlands.

Decree of the 22nd September, 1909 (Official Journal No. 315).

Netherlands Indies.

Netherlands Decree of the 22nd September, 1909 (Official Journal No. 315).

New Zealand.

British Board of Trade Rules, 1906.

Norway.

Norwegian Freeboard Rules and Tables of 1909.

Portugal.

Decree No. 11,210 of the 18th July, 1925, and Regulations and Instructions relating thereto.

Spain.

Reglamento para el Trazado del Disco y Marcas de Maxima Carga de los buques marchantes, 1914.

Straits Settlements.

British Board of Trade Rules, 1906.

Sweden.

Rules and Tables of Freeboard approved by decree of the 21st May, 1910.

United Kingdom.

Board of Trade Rules, 1906.

United States of America.

British Board of Trade Rules, 1906.

Union of Soviet Socialist Republics.

Rules and Regulations relating to the Load Lines of sea-going merchant vessels, published by Register of the Union of Soviet Socialist Republics, 1928.

OTTAWA: Printed by FREDERICK ALBERT AGLAND, Law Printer to the
King's Most Excellent Majesty.

RATIFICATIONS

Country	Date	Country	Date
United States.....	June 10, 1931	Italy.....	October 1, 1932
Denmark.....	August 13, 1931	Portugal.....	" 1, 1932
Latvia.....	January 29, 1932	Norway.....	" 1, 1932
Netherlands.....	April 9, 1932	Sweden.....	" 1, 1932
CANADA.....	October 1, 1932	Spain.....	" 1, 1932
United Kingdom.....	" 1, 1932	Soviet Union.....	" 1, 1932
New Zealand.....	" 1, 1932	France.....	" 1, 1932
(including Western Samoa)		Iceland.....	November 26, 1932
Finland.....	October 1, 1932	Cuba.....	December 9, 1932

ACCESSIONS

Roumania..... January 1, 1933 Hungary*..... January 16, 1933

CONVENTION INTERNATIONALE SUR LES LIGNES DE CHARGE

PRÉAMBULE

LES Gouvernements d'Allemagne, du Commonwealth d'Australie, de Belgique, du Canada, du Chili, de Cuba, de Danemark, de la Ville Libre de Dantzig, d'Espagne, de l'Etat Libre d'Irlande, des Etats-Unis d'Amérique, de Finlande, de la France, du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord, de Grèce, de l'Inde, d'Islande, d'Italie, du Japon, de Lettonie, du Mexique, de Norvège, de la Nouvelle-Zélande, du Paraguay, des Pays-Bas, du Pérou, de Pologne, de Portugal, de Suède, et de l'Union des Républiques Soviétistes Socialistes; étant désireux d'établir d'un commun accord des principes et des règlements à l'effet de sauvegarder la vie humaine et la propriété en mer en ce qui concerne les limites d'immersion auxquelles il sera licite de charger les navires affectés à des voyages internationaux, ont décidé de conclure une Convention à cet effet et ont nommé pour leurs plénipotentiaires:

Le Gouvernement d'Allemagne:

M. Gustav KOENIGS, Ministerialdirigent au Reichsverkehrsministerium, Geheimer Regierungsrat, Berlin.

M. Arthur WERNER, Ministerialrat au Reichsverkehrsministerium, Geheimer Justizrat, Berlin.

M. le Professeur Walter LAAS, Directeur de la Société de Classification "Germanischer Lloyd," Berlin.

M. Karl STURM, Directeur gérant de la See-Berufsgenossenschaft, Hambourg.

Le Gouvernement du Commonwealth d'Australie:

M. le Capitaine de vaisseau Henry Priaulx CAYLEY, Royal Australian Navy, Attaché naval du Commonwealth d'Australie à Londres.

M. Vincent Cyril DUFFY, Australia House.

Le Gouvernement de Belgique:

M. Raoul F. GRIMARD, Ingénieur naval, Conseiller technique à l'Administration Centrale de la Marine.

Le Gouvernement du Canada:

M. Alexander JOHNSTON, Sous-Ministre de la Marine Marchande.

Le Gouvernement du Chili:

M. le Capitaine de corvette Oscar BUNSTER, Constructeur naval, Membre de la Commission navale du Chili à Londres.

Le Gouvernement de Cuba:

M. Guillermo PATTERSON, Envoyé extraordinaire et Ministre plénipotentiaire à Londres.

Le Gouvernement de Danemark:

M. Emil KROGH, Chef de Bureau au Ministère de la Navigation et de la Pêche.

M. Aage H. LARSEN, Ingénieur-constructeur au Ministère de la Navigation et de la Pêche.

M. J. A. KÖRBING, Directeur de la compagnie d'armement "det Forenede Dampskibsselskab", Copenhague.

M. le Capitaine H. P. HAGELBERG, Président de l'Association danoise des Capitaines de la Marine Marchande.

M. Erik JACOBSEN, Gérant de Syndicat.

Le Gouvernement de la Ville Libre de Dantzig:

M. Alphonse POKLEWSKI-KOZIELL, Conseiller commercial à l'Ambassade polonaise à Londres.

M. Waldemar SIEG, Conseiller commercial.

Le Gouvernement d'Espagne:

M. Octaviano MARTINEZ-BARCA, Ingénieur de la Marine.

Le Gouvernement de l'Etat Libre d'Irlande:

M. J. W. DULANTY, Commissaire pour le commerce de l'Etat Libre d'Irlande en Grande-Bretagne.

M. T. J. HEGARTY, Expert de navire au Département du Transport et de la Marine, Ministère de l'Industrie et du Commerce.

Le Gouvernement des Etats-Unis d'Amérique:

M. Herbert B. WALKER, Président de l'Association américaine des Armateurs de Navires à vapeur.

M. David ARNOTT, American Bureau of Shipping.

M. Laurens PRIOR, Bureau de la Navigation, Service du Commerce.

M. Howard C. TOWLE, Conseil national des Armateurs américains.

M. Samuel D. McCOMB, Marine Office of America.

M. le Capitaine Albert F. PILLSBURY, de la maison Pillsbury et Curtis, San Francisco.

M. Robert F. HAND, Vice-Président Standard Shipping Company, New-York.

M. James KENNEDY, Directeur gérant, Section de la Navigation, Gulf Refining Company, New-York.

M. H. W. WARLEY, Vice-Président Ore Steamship Corporation, New-York.

M. le Contre-Amiral en retraite John G. TAWRESEY, C.C., de la Marine des Etats-Unis, United States Shipping Board.

Le Gouvernement de Finlande:

M. A. H. SAASTAMOJENEN, Envoyé extraordinaire et Ministre plénipotentiaire à Londres.

M. le Capitaine de frégate Birger BRANDT, Association finlandaise des capitaines de navire.

Le Gouvernement de la France:

M. André Maurice HAARBLEICHER, Ingénieur en Chef de 1^{ère} Classe du Génie Maritime, Directeur des Services de la Flotte de Commerce et du Matériel Naval au Ministère de la Marine Marchande.

M. René Hippolyte Joseph LINDEMANN, Directeur-adjoint des Services du Travail Maritime et de la Comptabilité au Ministère de la Marine Marchande.

M. Jean Henri Théophile MARIE, Ingénieur principal du Génie Maritime, Adjoint au Directeur des Services de la Flotte de Commerce et du Matériel Naval au Ministère de la Marine Marchande.

M. A. H. A. de BERLHE, Administrateur-délégué du Bureau Véritas.

Le Gouvernement du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord:

Sir Henry F. OLIVER, Admiral of the Fleet, Royal Navy.

M. le Capitaine F. W. BATE, Conseiller nautique du Service de la Marine Marchande, Board of Trade.

M. A. J. DANIEL, Expert principal de navire, Board of Trade.

M. le Capitaine John Thomas EDWARDS, Capitaine au long cours en retraite.

Sir Ernest GLOVER, Chambre de la Navigation du Royaume-Uni.

Sir Norman HILL, Président du Merchant Shipping Advisory Committee, Board of Trade.

Sir Charles HIPWOOD, Board of Trade.

M. J. Foster KING, Inspecteur en Chef au British Corporation Register of Shipping and Aircraft.

M. le Dr. J. MONTGOMERY, Expert en chef de navire au Lloyd's Register of Shipping.

Sir Charles J. O. SANDERS, Président du Load Line Committee, 1927-1929.

M. William Robert SPENCE, Secrétaire-Général de l'Union Nationale des Marins.

M. le Capitaine A. SPENCER, Capitaine au long cours en retraite.

Le Gouvernement de Grèce:

M. Nicolas G. LELY, Consul général de Grèce à Londres.

Le Gouvernement de l'Inde:

- Sir Geoffrey L. CORBETT, Secrétaire en retraite du Département du Commerce du Gouvernement de l'Inde.
 M. Nowrojee Dadabhoy ALBLESS, Président de la Scindia Steamship (London), Limited.
 M. le Capitaine Kavas OOKERJEE, Inspecteur du navire de la Scindia Steam Navigation Company, Limited, Bombay.
 M. l'Ingénieur capitaine de frégate John Sutherland PAGE, Marine royale indienne, ingénieur en chef et expert de navire en retraite au gouvernement du Bengale.

Le Gouvernement d'Islande:

- M. Emil KROGH, Chef de Bureau au Ministère Danois de la Navigation et de la Pêche.
 M. Aage H. LARSEN, Ingénieur-constructeur au Ministère Danois de la Navigation et de la Pêche.
 M. J. A. KÖRBING, Directeur de la compagnie d'armement "det Forenede Dampskibsselskab," Copenhague.
 M. le Capitaine H. P. HAELBERG, Président de l'Association danoise des Capitaines de la Marine Marchande.
 M. Erik JACOBSEN, Gérant de Syndicat, Danemark.

Le Gouvernement d'Italie:

- M. le Général Giulio INGIANNI, Directeur général de la Marine Marchande.
 M. l'Amiral de Division Giuseppe CANTÙ, Inspecteur technique de la Marine Marchande.
 M. le Professeur Torquato GIANNINI, Conseiller d'Emigration au Ministère des Affaires Etrangères.

Le Gouvernement du Japon:

- M. Shoichi NAKAYAMA, Secrétaire d'Ambassade de première classe.
 M. Sukefumi IWAI, Expert au Bureau d'Administration locale des Communications.

Le Gouvernement de Lettonie:

- M. Arturs OZOLS, Directeur du Département de la Marine Marchande.
 M. le Capitaine Andrejs LONFELDS, de l'Association des Armateurs Lettonais.

Le Gouvernement du Mexique:

- M. Gustavo Luders de NEGRI, Consul général du Mexique à Londres.

Le Gouvernement de Norvège:

- M. Erling BRYN, Directeur du Département de la Navigation au Ministère du Commerce et de la Navigation.
 M. Johan SCHÖNHEYDER, Expert en chef au Ministère du Commerce et de la Navigation.
 M. le Dr J. BRUHN, Directeur du "Norske Veritas".
 M. J. Hysing OLSEN, Armateur.
 M. Eivind TONNESEN, Directeur gérant de l'Association norvégienne des capitaines de navire.
 M. A. BIRKELAND, Président de l'Union norvégienne des Marins et des Chauffeurs.

Le Gouvernement de la Nouvelle-Zélande:

- Sir Thomas Mason WILFORD, Haut Commissaire de la Nouvelle-Zélande à Londres.
 Sir Charles HOLDSWORTH, Directeur gérant de l'Union Steamship Company of New Zealand, Limited.

Le Gouvernement du Paraguay:

- M. le Dr Horacio CARISIMO, Chargé d'Affaires à Londres.

Le Gouvernement des Pays-Bas:

- M. le Vice-Amiral en retraite C. FOCK, Inspecteur-général de la Navigation; Président de la Commission pour la fixation du franc-bord minimum des navires.
 M. l'Ingénieur A. van DRIEL, Conseil des Constructions navales près l'inspection de la navigation; membre et secrétaire de la commission pour la fixation du minimum franc-bord des navires.
 M. J. BRAUTIGAM, Président de la Ligue Centrale des Ouvriers du Transport; membre de la Seconde Chambre des Etats-Généraux.
 M. J. W. LANGELEER, du service de la navigation aux Indes néerlandaises.
 M. J. Rypperda WIERDSMA, Président-directeur de la Société Anonyme de Navigation dite "Holland-Amerika Lijn".
 M. le Capitaine G. L. HEERIS, Secrétaire de l'Association des armateurs néerlandais.

Le Gouvernement du Pérou:

- M. le Capitaine Manuel D. FAURA, Attaché Naval à Londres.

Le Gouvernement de Pologne:

- M. Alphonse POKLEWSKI-KOZIELL, Conseiller commercial à l'Ambassade polonaise à Londres.
 M. Boguslaw BAGNIEWSKI, Conseiller au Ministère de l'Industrie et du Commerce, Varsovie.

Le Gouvernement de Portugal:

M. Thomaz Ribiero de MELLO, Ministre plénipotentiaire; Chef de la Section Economique au Ministère des Affaires Etrangères portugais.

M. le capitaine de corvette Carlos Theodoro da COSTA, Constructeur naval.

Le Gouvernement de Suède:

M. le Baron Erik Kule PALMSTIERNA, Envoyé extraordinaire et Ministre plénipotentiaire à Londres.

M. Per Axel LINDBLAD, Chef de Section à l'Administration Centrale du Commerce.

M. le Capitaine Erik Axel Fredrik EGGERT, Expert pour les Affaires Maritimes de l'Administration Royale du Travail et de la Prévoyance Sociale.

Le Gouvernement de l'Union des Républiques Soviétistes Socialistes:

M. Dimitri BOGOMOLOFF, Conseiller à l'Ambassade de l'Union des Républiques Soviétistes Socialistes à Londres.

Qui, après s'être communiqué leurs pleins pouvoirs, trouvés en bonne et due forme, sont convenus des dispositions suivantes:

CHAPITRE I.—PRÉLIMINAIRES

ARTICLE 1

Obligation Générale de la Convention

AFIN que les lignes de charge prescrites par la présente Convention soient observées les Gouvernements contractants s'engagent à appliquer les dispositions de cette Convention, à édicter tous règlements et à prendre toutes autres mesures propres à lui faire produire son plein et entier effet.

Les dispositions de la présente Convention sont complétées par un Règlement contenu dans des annexes qui ont la même valeur et entre en vigueur en même temps que la présente Convention. Toute référence à la présente Convention implique référence simultanée au Règlement y annexé.

ARTICLE 2

Champ d'Application de la Convention

1. Les dispositions de la présente Convention s'appliquent à tous les navires qui effectuent des voyages internationaux et qui appartiennent à un pays dont le Gouvernement est un Gouvernement contractant ou à des territoires auxquels la Convention s'applique en vertu des dispositions de l'Article 21, à l'exception:

- (a) des navires de guerre; des navires uniquement affectés à la pêche; des yachts de plaisance et des navires qui ne transportent ni cargaison ni passagers;
- (b) des navires de moins de 150 tonneaux de jauge brute.

2. Les navires pourront être exemptés des prescriptions de la présente Convention par l'Administration du Gouvernement contractant dont ils relèvent, lorsqu'ils seront affectés à un trafic dans des voyages internationaux entre des ports proches de deux ou plusieurs pays, tant qu'ils demeureront affectés à ce trafic et si les Gouvernements des pays dans lesquels ces ports sont situés reconnaissent que les voyages sont effectués dans des parages abrités et dans des conditions telles qu'il n'est ni raisonnable ni possible d'appliquer auxdits navires les prescriptions de la présente Convention.

3. Tous les accords et arrangements qui concernent les lignes de charge ou les questions s'y rapportant et qui sont actuellement en vigueur entre les Gouvernements contractants conserveront leur plein et entier effet pendant la durée desdits accords et arrangements en ce qui concerne:

- (a) les navires auxquels la présente Convention ne s'applique pas;
- (b) les navires auxquels la présente Convention s'applique mais seulement pour les points qui n'y ont pas été expressément prévus.

Dans la mesure où, cependant, de tels accords ou arrangements seraient en opposition avec les prescriptions de la présente Convention, les dispositions de celle-ci devront prévaloir.

Sous réserve de tels accords ou arrangements:

- (a) Tous les navires auxquels la présente Convention ne s'applique pas;
- (b) toutes les questions qui ne font pas l'objet de prescriptions expresses dans la présente Convention;

resteront soumis à la législation de chaque Gouvernement contractant dans la même mesure que si la présente Convention n'était pas intervenue.

ARTICLE 3

Définitions

Dans la présente Convention à moins d'indications expresses contraires:

- (a) un navire est considéré comme appartenant à un pays s'il est immatriculé par le Gouvernement de ce pays;
- (b) l'expression "Administration" signifie le Gouvernement du pays auquel le navire appartient;

- (c) un "voyage international" est un voyage effectué entre un pays auquel la présente Convention s'applique et un port situé en dehors de ce pays, ou inversement, et à cet effet, chaque colonie, territoire d'outre-mer, protectorat ou territoire placé sous suzeraineté ou mandat est considéré comme un pays distinct;
- (d) l'expression "Règles" désigne les règles contenues dans les Annexes I, II et III;
- (e) un "navire neuf" est un navire dont la quille sera posée le 1^{er} juillet 1932 ou postérieurement. Tous les autres navires sont considérés comme des navires existants;
- (f) l'expression "vapeur" comprend tout navire mû par une machine.

ARTICLE 4

Cas de "Force majeure"

Si au moment de son départ pour un voyage quelconque un navire n'est pas soumis aux prescriptions de la présente Convention, il ne devra pas y être astreint au cours de son voyage lorsqu'il sera dérouté soit par le mauvais temps, soit par toute autre cause de *force majeure*.

Dans l'application des prescriptions de la présente Convention, l'Administration tiendra compte de tout déroutement ou retard occasionné à tout navire soit par le mauvais temps, soit par toute autre cause de *force majeure*.

CHAPITRE II.—LIGNES DE CHARGE: VISITE ET APPOSITION DES MARQUES

ARTICLE 5

Dispositions générales

Aucun navire auquel la présente Convention s'applique ne pourra prendre la mer pour un voyage international après la date de l'entrée en vigueur de la Convention à moins que

A—dans le cas d'un navire neuf

- (a) il ait été visité conformément aux conditions prescrites dans l'Annexe I de la présente Convention;
- (b) il ait satisfait aux prescriptions de la 2^{ème} Partie de l'Annexe I; et
- (c) il ait été marqué conformément aux dispositions de cette Convention.

B—dans le cas d'un navire existant

- (a) il ait été visité et marqué (soit avant soit après l'entrée en vigueur de la présente Convention) conformément aux conditions prescrites soit dans le paragraphe A du présent Article soit dans l'un des Règlements pour l'assignation des lignes de charge spécifiés dans l'Annexe IV:

- (b) il ait satisfait en principe et aussi en détail autant qu'il sera raisonnable et possible aux prescriptions de la 2^{ème} Partie de l'Annexe I en tenant compte de l'efficacité (1°) de la protection des ouvertures, (2°) des garde-corps, (3°) des sabords de décharge et (4°) des moyens d'accès au logement de l'équipage qui résulte des arrangements, installations et dispositifs existants à bord du navire.

ARTICLE 6

Dispositions pour les Vapeurs chargeant du Bois en Pontée

1. Un vapeur qui a été visité et marqué conformément aux prescriptions de l'Article 5 pourra être visité et recevoir les marques prévues pour les navires chargeant du bois en pontée conformément à la 5^{ème} Partie de l'Annexe I.

A—dans le cas d'un navire neuf, s'il satisfait aux conditions et prescriptions contenues dans la 5^{ème} Partie de l'Annexe I;

B—dans le cas d'un navire existant, s'il satisfait aux conditions et prescriptions contenues dans la 5^{ème} Partie de l'Annexe I à l'exception de la Règle LXXX et aussi en principe autant qu'il sera raisonnable et possible aux conditions et prescriptions prévues dans la Règle LXXX étant entendu que dans l'assignation à un navire existant d'une ligne de charge pour bois en pontée, l'Administration exigera telle augmentation de franc-bord qui sera raisonnable en tenant compte de la mesure dans laquelle ce navire ne satisfait pas entièrement aux conditions et prescriptions contenues dans la Règle LXXX.

2. Quand un vapeur utilisera la ligne de charge pour chargement de bois en pontée il devra satisfaire aux dispositions des Règles LXXXIV, LXXXV, LXXXVI, LXXXVIII et LXXXIX.

ARTICLE 7

Dispositions pour les Navires à Citernes

Un navire qui a été visité conformément aux prescriptions de l'Article 5 pourra être visité et recevoir les marques pour les navires à citernes conformément aux dispositions de la 6^{ème} Partie de l'Annexe I:

A—dans le cas d'un navire neuf, s'il satisfait aux conditions et prescriptions contenues dans la 6^{ème} Partie de l'Annexe I;

B—dans le cas d'un navire existant, s'il satisfait aux conditions et prescriptions contenues dans les Règles XCIII, XCVI, XCVII, XCVIII et XCIX et aussi en principe autant qu'il sera raisonnable et possible aux conditions et prescriptions prévues par les Règles

XCIV, XCV et C étant entendu que dans l'assignation à un navire existant d'une ligne de charge pour un navire à citernes l'Administration exigera telle augmentation de franc-bord qui sera raisonnable en tenant compte de la mesure dans laquelle ce navire ne satisfait pas entièrement aux conditions et prescriptions contenues dans les Règles XCIV, XCV et C.

ARTICLE 8

Dispositions pour les navires de types spéciaux

Il pourra être accordé une réduction de franc-bord aux vapeurs ayant une longueur de plus de 91.44 mètres qui possèdent des caractéristiques de construction analogues à celles des navires à citernes leur assurant une défense supplémentaire contre la mer.

La valeur de cette réduction sera déterminée par l'Administration qui tiendra compte à cet effet de la façon dont est calculé le franc-bord des navires à citernes ainsi que des conditions d'assignation qui leur sont imposées et du degré de compartimentage réalisé.

Le franc-bord qui sera assigné à un tel navire ne devra en aucun cas être plus réduit que celui qui serait attribué au navire s'il était considéré comme navire à citernes.

ARTICLE 9

Visite

La visite et l'apposition des marques des navires en vue de l'application de la présente Convention seront faites par des fonctionnaires du pays auquel le navire appartient, étant entendu que le Gouvernement de chaque pays peut confier la visite et l'apposition des marques de ses navires soit à des inspecteurs nommés à cet effet, soit à des organismes reconnus par lui. Dans tous les cas le Gouvernement intéressé garantit que la visite et l'apposition des marques ont été complètement et efficacement effectuées.

ARTICLE 10

Zones et Régions périodiques

Un navire auquel la présente Convention s'applique devra se conformer aux conditions qui sont applicables aux zones et régions périodiques telles qu'elles sont définies à l'Annexe II de la présente Convention.

Lorsqu'un port se trouve sur la ligne de démarcation de deux zones, il sera considéré comme étant soit dans la zone que le navire vient de traverser pour l'entrée au port, soit dans celle qu'il doit traverser après son départ.

CHAPITRE III.—CERTIFICATS

ARTICLE 11

Délivrance des Certificats

Un certificat appelé "Certificat international de franc-bord" sera délivré à tout navire à condition qu'il ait été visité et marqué conformément aux prescriptions de la présente Convention.

Le certificat international de franc-bord sera délivré soit par le Gouvernement auquel le navire appartient, soit par toute personne ou organisme dûment reconnu par ce Gouvernement, et dans tous les cas le Gouvernement assumera la pleine responsabilité du certificat.

ARTICLE 12

Délivrance d'un Certificat par un autre Gouvernement

Le Gouvernement d'un pays auquel la présente Convention s'applique peut à la requête du Gouvernement d'un autre pays auquel cette Convention s'applique faire visiter et apposer les marques à tout navire qui appartient à ce dernier pays, ou (dans le cas d'un navire non immatriculé) qui doit être immatriculé par le Gouvernement de ce pays et s'il a constaté que les prescriptions de la présente Convention sont satisfaites il peut délivrer, sous sa propre responsabilité, un certificat international de franc-bord. Tout certificat ainsi délivré doit porter une déclaration établissant qu'il a été délivré à la requête du Gouvernement du pays auquel le navire appartient ou du Gouvernement par lequel le navire doit être immatriculé, selon le cas. Ce certificat aura la même valeur et sera accepté au même titre que celui qui aura été délivré conformément à l'Article 11 de la présente Convention.

ARTICLE 13

Forme des Certificats

Les certificats internationaux de franc-bord seront rédigés dans la ou les langues officielles du pays par lequel ils seront délivrés.

Les certificats seront conformes au modèle prévu par l'Annexe III sous réserve des modifications qui peuvent être apportées eu égard à la Règle LXXVIII dans le cas des navires transportant des chargements de bois en pontée.

ARTICLE 14

Durée de la validité des Certificats

1. A moins qu'il ne soit renouvelé conformément aux dispositions du paragraphe 2 du présent Article, un certificat international de franc-bord restera valable pour la période

qui y sera mentionnée par l'Administration qui l'aura délivré sans toutefois que cette période puisse excéder cinq ans à partir de la date de sa délivrance.

2. A la suite d'une visite tout certificat international de franc-bord pourra être renouvelé périodiquement par l'Administration qui l'aura délivré pour une durée qu'elle jugera convenable, mais qui n'excédera en aucun cas cinq ans. Cette visite ne devra pas être moins efficace que celle qui est prévue par la présente Convention pour la délivrance initiale du certificat. Mention de chacun de ces renouvellements devra être portée au dos du certificat.

3. Le certificat international de franc-bord sera annulé par l'Administration qui l'aura délivré à un navire relevant de cette Administration :

A. Si des modifications de quelque importance affectant le calcul du franc-bord ont été apportées à la coque et aux superstructures du navire.

B. Si les installations et les dispositifs pour (i) la protection des ouvertures; (ii) les garde-corps; (iii) les sables de décharge; (iv) les moyens d'accès aux logements de l'équipage n'ont pas été maintenus dans des conditions aussi efficaces qu'elles l'étaient lors de la délivrance du certificat.

C. Lorsque le navire n'aura pas été visité périodiquement aux époques et dans les conditions fixées par l'Administration pour s'assurer pendant toute la durée de la validité du certificat que la coque et les superstructures visées dans la classe A ne sont pas modifiées et que les installations et les dispositifs visés dans la classe B sont maintenus en état.

ARTICLE 15

Acceptation des Certificats

Chaque Gouvernement contractant reconnaîtra aux certificats internationaux de franc-bord délivrés par les autres Gouvernements contractants ou sous leur autorité la même valeur qu'aux certificats délivrés par lui à ses navires nationaux.

ARTICLE 16

Contrôle

1. Tout navire auquel la présente Convention s'applique quand il se trouvera dans un port d'un pays auquel il n'appartient pas sera, en tout cas, et en ce qui concerne les lignes de charge, soumis au contrôle suivant: un fonctionnaire dûment autorisé par le Gouvernement dudit pays pourra prendre les mesures qui peuvent être nécessaires à l'effet de constater qu'il existe à bord un certificat international de franc-bord valable. Si un tel certificat existe à bord, le contrôle consistera seulement à vérifier:

- (a) que le navire n'est pas chargé au delà des limites permises par le certificat;
- (b) que la position des lignes de charge sur le navire correspond aux indications portées sur le certificat; et
- (c) qu'en ce qui concerne les points visés dans les clauses A et B du paragraphe 3 de l'Article 14, le navire n'a pas subi des modifications d'une importance telle qu'il soit manifestement hors d'état de prendre la mer sans danger pour la vie humaine.

2. Seuls les fonctionnaires qui possèdent la compétence technique nécessaire seront autorisés à exercer le contrôle précité et si ce contrôle est exercé en vertu de l'alinéa (c) ci-dessus, il ne le sera que dans la mesure nécessaire pour s'assurer que le navire sera en état de prendre la mer sans danger pour la vie humaine.

3. Au cas où le contrôle exercé en vertu du présent Article semblerait avoir pour conséquence soit d'entraîner des poursuites légales contre le navire, soit d'interdire son départ, le consul du pays auquel il appartient devra être informé aussitôt que possible des circonstances de l'incident.

ARTICLE 17

Le bénéfice de la présente Convention ne peut être réclaté en faveur d'un navire que s'il possède un certificat international de franc-bord non périmé.

CHAPITRE IV.—DISPOSITIONS GÉNÉRALES

ARTICLE 18

Équivalence

Lorsque dans la présente Convention il est prévu que l'on doit placer ou avoir à bord soit une installation ou un dispositif soit un certain type d'installation ou de dispositif, ou lorsqu'il est prévu qu'une disposition particulière doit être adoptée, toute Administration peut accepter, en remplacement, soit toute autre installation ou dispositif, soit un certain type d'installation ou de dispositif, soit tout autre disposition, à la condition que cette Administration se soit assurée que soit l'installation ou dispositif, soit le type d'installation ou de dispositif, soit la disposition substituée a dans les circonstances une efficacité au moins égale à celle qui est prescrite dans la présente Convention.

Toute Administration qui accepte dans ces conditions soit une installation ou un dispositif nouveau, soit un type nouveau d'installation ou de dispositif, soit une disposition nouvelle doit en donner connaissance aux autres Administrations et leur en communiquer, sur demande, la description détaillée.

ARTICLE 19

Lois, Règlements, Rapports

Les Gouvernements contractants s'engagent à se communiquer :

- (1) Le texte des lois, décrets, règlements et arrêtés d'application générale qui auront été promulgués ou pris sur les différentes matières qui rentrent dans le champ d'application de la présente Convention :
- (2) tous les rapports ou résumés de rapports officiels à leur disposition, dans la mesure où ces documents indiquent les résultats de l'application de la présente Convention sous la réserve que ces rapports ou résumés n'aient pas un caractère confidentiel.

Le Gouvernement du Royaume-Uni de la Grande-Bretagne et de l'Irlande du Nord est invité à servir d'intermédiaire pour recueillir tous ces renseignements et les porter à la connaissance des autres Gouvernements contractants.

ARTICLE 20

Modifications, Conférences futures

1. Les modifications à la présente Convention qui pourraient être considérées comme des améliorations utiles ou nécessaires peuvent en tout temps être proposées par un Gouvernement contractant au Gouvernement du Royaume-Uni de la Grande-Bretagne et de l'Irlande du Nord. Ces propositions doivent être communiquées par ce dernier à tous les autres Gouvernements contractants ; si l'une quelconque de ces modifications est acceptée par tous les Gouvernements contractants (y compris les Gouvernements ayant déposé des ratifications ou adhésions qui ne sont pas encore devenues effectives) la présente Convention sera modifiée en conséquence.

2. Des conférences ayant pour objet la révision de la présente Convention se tiendront aux dates et lieux dont pourront convenir les Gouvernements contractants.

Lorsque la présente Convention aura été en vigueur pendant cinq ans une Conférence ayant pour objet sa révision devra être convoquée par le Gouvernement du Royaume-Uni de la Grande-Bretagne et de l'Irlande du Nord si un tiers des Gouvernements contractants en exprime le désir.

CHAPITRE V.—DISPOSITIONS FINALES

ARTICLE 21.

Applications aux Colonies.

1. Un Gouvernement contractant peut, au moment de la signature, de la ratification ou de l'adhésion, ou ultérieurement, notifier par une déclaration écrite adressée au Gouver-

nement du Royaume-Uni de la Grande-Bretagne et de l'Irlande du Nord son intention d'appliquer la présente Convention à toutes ses colonies, territoires d'outre-mer, protectorats ou territoires sous suzeraineté ou sous mandat, ou à certains d'entre eux. La présente Convention s'appliquera dans tous les territoires désignés dans cette déclaration deux mois après la date à laquelle elle aura été reçue; à défaut d'une telle notification la présente Convention ne s'appliquera à aucun de ces territoires.

2. Un Gouvernement contractant peut, à toute époque et par déclaration écrite adressée au Gouvernement du Royaume-Uni de la Grande-Bretagne et de l'Irlande du Nord, notifier son intention de faire cesser l'application de la présente Convention dans toutes ses colonies, territoires d'outre-mer, protectorats ou territoires sous suzeraineté ou sous mandat, ou dans certains d'entre eux auxquels la présente Convention aura été appliquée pendant une période de cinq ans au moins conformément aux dispositions du paragraphe précédent. Dans ce cas, la présente Convention cessera de s'appliquer dans tous les territoires mentionnés douze mois après la date de la réception de cette déclaration par le Gouvernement du Royaume-Uni de la Grande-Bretagne et de l'Irlande du Nord.

3. Le Gouvernement du Royaume-Uni de la Grande-Bretagne et de l'Irlande du Nord informera tous les autres Gouvernements contractants de l'application de la présente Convention dans toute colonie, territoire d'outre-mer, protectorat ou territoire sous suzeraineté ou sans mandat conformément aux dispositions du paragraphe (1) du présent article ainsi que de la cessation de cette application, conformément aux dispositions du paragraphe (2) du présent article, en spécifiant, dans chaque cas, la date à partir de laquelle la présente Convention sera applicable ou cessera de l'être.

ARTICLE 22.

Textes authentiques. Ratification.

La présente Convention dont les textes en anglais et en français sont l'un et l'autre authentiques doit être ratifiée.

Les actes de ratification doivent être déposés dans les archives du Gouvernement du Royaume-Uni de la Grande-Bretagne et de l'Irlande du Nord, qui notifiera à tous les autres Gouvernements signataires ou adhérents, toutes les ratifications déposées ainsi que la date de leur dépôt.

ARTICLE 23.

Adhésion

Un Gouvernement non signataire de la présente Convention, autre que le Gouvernement d'un territoire auquel

l'Article 21 s'applique, pourra à toute époque adhérer à la présente Convention après sa mise en vigueur. Les adhésions s'effectueront par des notifications écrites adressées au Gouvernement du Royaume-Uni de la Grande-Bretagne et de l'Irlande du Nord et elles prendront effet trois mois après la date de leur réception.

Le Gouvernement du Royaume-Uni de la Grande-Bretagne et de l'Irlande du Nord informera tous les Gouvernements signataires et adhérents de toutes les adhésions reçues et de la date de leur réception.

ARTICLE 24.

Date d'entrée en vigueur.

La présente Convention entrera en vigueur le 1^{er} juillet 1932, entre les Gouvernements qui auront, à cette date, déposé leur ratification et à la condition qu'au moins cinq ratifications aient été déposées au Gouvernement du Royaume-Uni de la Grande-Bretagne et de l'Irlande du Nord. Au cas où cinq ratifications n'auraient pas été déposées à cette date, la présente Convention entre en vigueur trois mois après la date à laquelle la cinquième ratification aura été déposée. Les ratifications déposées postérieurement à la date à laquelle la présente Convention sera entrée en vigueur prendront effet trois mois après la date de leur dépôt.

ARTICLE 25

Dénonciation

La présente Convention peut à tout moment être dénoncée par l'un quelconque des Gouvernements contractants après l'expiration d'une période de cinq ans, comptée à partir de la date à laquelle la Convention est entrée en vigueur pour le Gouvernement en question. La dénonciation sera effectuée par une notification écrite adressée au Gouvernement du Royaume-Uni de la Grande-Bretagne et de l'Irlande du Nord; celui-ci notifiera à tous les autres Gouvernements contractants toutes les dénonciations reçues et la date de leur réception.

Une dénonciation aura effet douze mois après la date à laquelle la notification aura été reçue par le Gouvernement du Royaume-Uni de la Grande-Bretagne et de l'Irlande du Nord.

En foi de quoi, les Plénipotentiaires ont apposé ci-dessous leur signature.

Fait à Londres, ce cinquième jour du mois de juillet 1930, en un seul exemplaire qui doit être déposé dans les Archives du Gouvernement du Royaume-Uni de la Grande-Bre-

tagne et de l'Irlande du Nord, lequel doit en transmettre des copies certifiées conformes à tous les Gouvernements signataires.

(L.S.) GUSTAV KOENIGS
 WALTER LAAS
 KARL STURM
 H. P. CAYLEY
 V. C. DUFFY
 R. GRIMARD
 A. JOHNSTON
 OSCAR BUNSTER
 GUILLERMO PATTERSON
 EMIL KROGH
 AAGE H. LARSEN
 H. P. HAGELBERG
 OCTAVIANO M. BARCA
 SEAN DULCHAONTIGH
 T. J. HEGARTY
 HERBERT B. WALKER
 DAVID ARNOTT
 LAURENS PRIOR
 HOWARD C. TOWLE
 ALBERT F. PILLSBURY
 ROBERT F. HAND
 JAS. KENNEDY
 H. W. WARLEY
 JOHN G. TAWRESEY
 E. PALMSTIERNA
 E. EGGERT
 A. H. SAASTAMOINEN
 B. BRANDT
 JEAN MARIE
 A. DE BERLHE
 H. F. OLIVER
 F. W. BATE
 ALFRED J. DANIEL
 JOHN T. EDWARDS
 ERNEST W. GLOVER
 NORMAN HILL
 C. HIPWOOD
 J. FOSTER KING
 J. MONTGOMERIE
 CHARLES J. O. SANDERS
 W. R. SPENCE
 A. SPENCER
 N. G. LELY
 G. L. CORBETT
 NOWROJEE DADABHOY ALLBLESS
 KAVAS OOKERJEE
 J. S. PAGE

EMIL KROGH
 AAGE H. LARSEN
 H. P. HAGELBERG
 GIULIO INGIANNI
 GIUSEPPE CANTÙ
 S. NAKAYAMA
 S. IWAI
 A. OZOLS
 G. LUDERS DE NEGRI
 E. BRYN
 J. SCHÖNHEYDER
 THOMAS M. WILFORD
 C. HOLDSWORTH
 C. FOCK
 A. VAN DRIEL
 JOH. BRAUTIGAM
 LANGELE
 J. R. WIERDSMA
 M. D. FAURA
 A. POKLEWSKI-KOZIELL
 B. BAGNIEWSKI
 THOMAZ RIBEIRO DE MELLO
 CARLOS THEODORO DA COSTA
 D. BOGOMOLOFF
 S. HORACIO CARISIMO
 T. C. GIANNINI

PROTOCOLE FINAL

Au moment de signer la Convention Internationale sur les Lignes de Charge qui est conclue ce jour, les Plénipotentiaires soussignés ont convenu ce qui suit:

I

Les navires affectés uniquement à des voyages soit sur les Grands Lacs de l'Amérique du Nord, soit dans d'autres eaux intérieures, doivent être considérés comme ne rentrant pas dans le champ d'application de la Convention.

II

La présente Convention ne s'applique pas aux navires existants du type "lumber schooner" pourvus soit d'une machine motrice (aidée ou non par une voilure) soit d'une voilure seule appartenant aux Etats-Unis d'Amérique et à la France.

III

A la requête des Etats-Unis d'Amérique, le Gouvernement du Royaume-Uni de la Grande-Bretagne et de l'Irlande du Nord devra à un moment quelconque au cours de

la période de cinq ans mentionnée à l'Article 20, réunir une Conférence à laquelle prendront part les Gouvernements contractants des pays qui possèdent des navires à citernes afin de discuter les questions concernant le franc-bord de ces navires.

Les Gouvernements contractants ne souleveront aucune objection aux modifications des prescriptions de la présente Convention en ce qui concerne les lignes de charge qui peuvent être arrêtées dans une telle Conférence sous la réserve toutefois que les décisions prises soient communiquées aux Gouvernements signataires de la présente Convention et qu'aucune objection ne soit reçue par le Gouvernement du Royaume-Uni de la Grande-Bretagne et de l'Irlande du Nord dans un délai de six mois après envoi de la communication susvisée.

En témoignage de quoi les Plénipotentiaires soussignés ont rédigé ce Protocole final, lequel aura la même force et la même validité que si ces dispositions avaient été insérées dans le texte de la Convention.

Fait à Londres ce cinquième jour du mois de juillet 1930, en un seul exemplaire, qui sera déposé dans les archives du Gouvernement du Royaume-Uni de la Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord, qui en transmettra des copies certifiées conformes à tous les Gouvernements signataires.

(L.S.) GUSTAV KOENIGS
 WALTER LAAS
 KARL STURM
 H. P. CAYLEY
 V. C. DUFFY
 R. GRIMARD
 A. JOHNSTON
 OSCAR BUNSTER
 GUILLERMO PATTERSON
 EMIL KROGH
 AAGE H. LARSEN
 H. P. HAGELBERG
 OCTAVIANO M. BARCA
 SEAN DULCHAONTIGH
 T. J. HEGARTY
 HERBERT B. WALKER
 DAVID ARNOTT
 LAURENS PRIOR
 HOWARD C. TOWLE
 ALBERT F. PILLSBURY
 ROBERT F. HAND
 JAS. KENNEDY
 H. W. WARLEY
 JOHN G. TAWRESEY
 E. PALMSTIERNA

E. EGGERT
 A. H. SAASTAMOINEN
 B. BRANDT
 JEAN MARIE
 A. DE BERLHE
 H. F. OLIVER
 F. W. BATE
 ALFRED J. DANIEL
 JOHN T. EDWARDS
 ERNEST W. GLOVER
 NORMAN HILL
 C. HIPWOOD
 J. FOSTER KING
 J. MONTGOMERIE
 CHARLES J. O. SANDERS
 W. R. SPENCE
 A. SPENCER
 N. G. LELY
 G. L. CORBETT
 NOWROJEE DADABHOY ALLBLESS
 KAVAS OOKERJEE
 J. S. PAGE
 EMIL KROGH
 AAGE H. LARSEN
 H. P. HAGELBERG
 GIULIO INGIANNI
 GIUSEPPE CANTÙ
 S. NAKAYAMA
 S. IWAI
 A. OZOLS
 G. LUDERS DE NEGRI
 E. BRYN
 J. SCHÖNHEYDER
 THOMAS M. WILFORD
 C. HOLDSFORTH
 C. FOCK
 A. VAN DRIEL
 JOH. BRAUTIGAM
 LANGELE
 J. R. WIERDSMA
 M. D. FAURA
 A. POKLEWSKI-KOZIELL
 B. BAGNIEWSKI
 THOMAZ RIBEIRO DE MELLO
 CARLOS THEODORO DA COSTA
 D. BOGOMOLOFF
 S. HORACIO CARISIMO
 T. C. GIANNINI

ANNEXE I

RÈGLES POUR LA DÉTERMINATION DES LIGNES
DE CHARGE MAXIMA DES NAVIRES
DE COMMERCE

1ÈRE PARTIE. — GÉNÉRALITÉS

Les Règles suivantes supposent avant tout que la nature et l'arrimage de la cargaison, du lest, etc., sont tels qu'ils assurent au navire une stabilité suffisante.

Règle I. — *Définitions*

Vapeur. — L'expression " vapeur " comprend tout navire pourvu d'un moyen suffisant de propulsion mécanique à l'exception des navires qui ont une surface de voilure telle qu'elle soit suffisante pour pouvoir naviguer à la voile seule.

Un navire pourvu d'un moyen de propulsion mécanique et d'une surface de voilure ne lui permettant pas de naviguer à la voile seule peut avoir une ligne de charge assignée conformément à la Table de franc-bord pour les vapeurs.

Une allège, un chaland ou tout autre navire sans moyen de propulsion, lorsqu'il est remorqué, doit avoir une ligne de charge assignée conformément à la Table de franc-bord pour les vapeurs.

Voilier. — L'expression " voilier " comprend tout navire qui possède une surface de voilure suffisante pour naviguer à la voile seule qu'il soit ou non muni d'appareils de propulsion mécanique.

Navire à pont découvert. — Un navire à pont découvert est un navire qui n'a pas de superstructure sur le pont de franc-bord.

Superstructure. — Une superstructure est une construction pontée sur le pont de franc-bord et qui s'étend sur toute la largeur du navire; une demi-dunette est considérée comme une superstructure.

Franc-bord. — Le franc-bord assigné est la distance mesurée verticalement sur les flancs du navire et au milieu de sa longueur à partir de l'arête supérieure de la ligne de pont jusqu'à l'arête supérieure de la ligne de charge.

Pont de franc-bord. — Le pont de franc-bord est celui à partir duquel le franc-bord est mesuré: c'est le pont complet le plus élevé possédant, pour toutes les ouvertures situées sur la partie exposée, des moyens permanents de fermeture répondant aux prescriptions des Règles VIII à XVI. Le pont de franc-bord est le pont supérieur dans les navires à pont découvert et dans les navires ayant des superstructures détachées.

Dans les navires ayant de francs-bords discontinus, à l'intérieur de superstructures, qui ne sont pas entièrement closes, ou qui ne sont pas munies de dispositifs de fermeture de la Classe 1, la partie la plus basse du pont, au-dessous du pont de superstructure, doit être considérée comme le pont de franc-bord.

Milieu du navire.—Le milieu du navire est le milieu de la longueur de la flottaison en charge au franc-bord d'été ainsi qu'elle est définie à la Règle XXXII.

Règle II.—*Ligne de pont*

La ligne de pont est une ligne horizontale ayant 300 millimètres de longueur et 25 millimètres d'épaisseur. Elle doit être marquée au milieu du navire et de chaque bord. Son arête supérieure doit coïncider avec la ligne d'intersection de la face supérieure du pont de franc-bord prolongée avec la surface extérieure du bordé (voir figure 1). Lorsque le pont est partiellement recouvert de bois au milieu du navire, l'arête supérieure de la ligne de pont doit coïncider avec la ligne d'intersection du prolongement de la face supérieure du revêtement du pont au milieu du navire avec la face extérieure du bordé.

Règle III.—*Disque de franc-bord*

Le disque de franc-bord a un diamètre de 300 millimètres. Il est coupé par une ligne horizontale de 450 millimètres de longueur et de 25 millimètres d'épaisseur, dont l'arête supérieure passe par le centre du disque. Le disque doit être marqué au milieu du navire, au-dessous de la ligne de pont.

Règle IV.—*Lignes employées conjointement avec le disque.*

Les lignes indiquant la ligne de charge maximum dans les différentes circonstances et pour les différentes saisons (voir Annexe II) sont des lignes horizontales ayant 250 millimètres de longueur et 25 millimètres d'épaisseur, disposées perpendiculairement à une ligne verticale placée à 540 millimètres à l'avant du centre du disque (voir figure 1).

Les lignes employées sont les suivantes:

Ligne de charge d'été.—La ligne de charge d'été est indiquée par l'arête supérieure de la ligne passant par le centre du disque et par l'arête supérieure d'une ligne marquée E.

Ligne de charge d'hiver.—La ligne de charge d'hiver est indiquée par l'arête supérieure d'une ligne marquée H.

Ligne de charge pour l'Atlantique-Nord.—La ligne de charge d'hiver pour l'Atlantique Nord est indiquée par l'arête supérieure d'une ligne marquée H.A.N.

Ligne de charge tropicale.—La ligne de charge tropicale est indiquée par l'arête supérieure d'une ligne marquée T.

Ligne de charge d'eau douce.—La ligne de charge d'eau douce en été est indiquée par l'arête supérieure d'une ligne marquée D. La différence entre la ligne de charge d'eau douce en été et la ligne de charge d'été représente la correction qui doit être apportée lorsqu'on prend, en eau douce, un chargement qui correspond à une des autres lignes de charge.* La ligne de charge tropicale en eau douce est indiquée par l'arête supérieure d'une ligne marquée T.D.

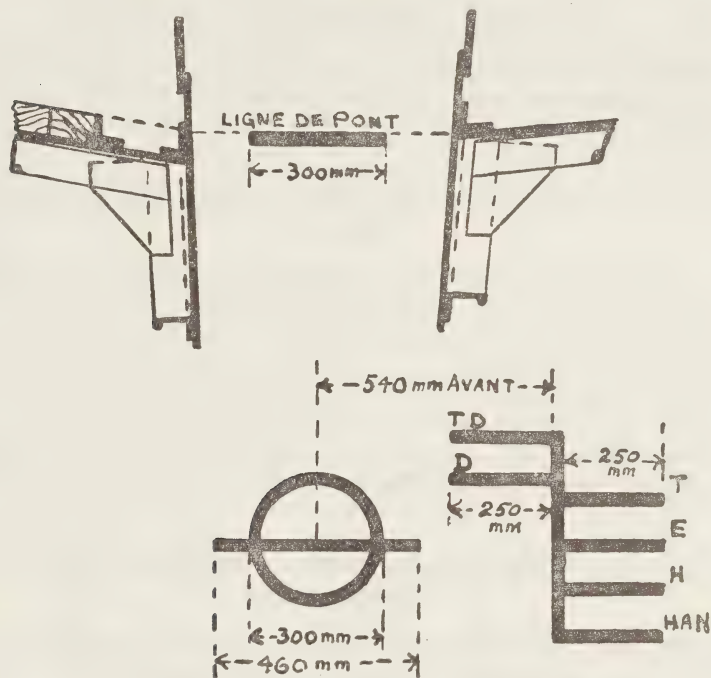


FIGURE 1

Règle V.—*Marque de l'Autorité habilitée pour l'assignation des francs-bords*

L'Autorité habilitée pour l'assignation des francs-bords peut être indiquée par des lettres ayant environ 115 millimètres de hauteur et 75 millimètres de largeur inscrites de part et d'autre du disque et au-dessus de la ligne passant par son centre.

Règle VI.—*Détails du marquage*

Le disque, les lignes et les lettres doivent être peints en blanc ou en jaune sur fond sombre, ou en noir sur fond clair. Elles doivent être soigneusement entaillées ou cen-

* Lorsque des navires de mer naviguent dans une rivière ou dans des eaux intérieures, il est permis d'augmenter le chargement du navire d'une quantité qui correspond au poids du combustible, &c., nécessaire à la consommation entre le point de départ et la mer libre.

trées au pointeau sur les flancs des navires en fer et en acier. Sur les figures en bois, elles doivent être entaillées dans les bordages à une profondeur d'eau moins 3 millimètres. Les marques doivent être bien visibles et, si cela est nécessaire, des dispositions spéciales doivent être prises à cet effet.

Règle VII.—*Vérification des marques*

Le certificat international de franc-bord ne doit pas être délivré avant qu'un expert de l'Autorité habilitée pour l'assignation des francs-bords (agissant en vertu des dispositions de l'Article 9 de la présente Convention) ait certifié que ces marques sont indiquées de façon correcte et durable sur les murailles du navire.

2^{ème} PARTIE.—CONDITIONS D'ASSIGNATION DES LIGNES DE CHARGE

Les lignes de charge ne peuvent être assignées qu'à la condition que le navire soit de construction efficace et que l'on ait pris des dispositions propres à assurer sa protection et celle de l'équipage.

Les règles VIII à XXXI s'appliquent aux navires auxquels les francs-bords minima sont assignés. Pour les navires auxquels des francs-bords plus grands sont assignés, la protection doit avoir la même efficacité relative.

Ouvertures dans les ponts de franc-bord et de superstructures

Règle VIII.—*Panneaux de charge et autres panneaux non protégés par des superstructures*

La construction et l'installation des panneaux de charge et des autres ouvertures dans les parties exposées des ponts de franc-bord et de superstructures doivent être au moins équivalentes à la construction et l'installation type définies par les Règles IX à XVI.

Règle IX.—*Hiloirs de panneaux*

Les hiloirs de panneaux situées sur les ponts de franc-bord doivent avoir une hauteur au moins égale à 610 millimètres au-dessus du pont. Les hiloirs situées sur les ponts de superstructures doivent avoir une hauteur au moins égale à 610 millimètres au-dessus du pont si elles se trouvent dans le quart avant de la longueur du navire à partir de l'étrave et au moins égale à 457 millimètres si elle se trouvent ailleurs.

Les hiloires doivent être en acier et de solide construction. Lorsque la hauteur exigée est de 610 millimètres elles doivent être munies d'un renfort horizontal efficace placé à une distance au plus égale à 254 millimètres au-dessous de l'arête supérieure de l'hiloire, et de goussets ou de montants efficaces établis entre ce renfort et le pont et à des intervalles ne dépassant pas 3m05. Lorsque les hiloires à l'extrémité des panneaux sont protégées, les exigences ci-dessus peuvent être modifiées.

Règle X.—*Panneaux de fermeture*

Les panneaux de fermeture des hiloires exposées doivent être efficaces et lorsqu'ils sont en bois l'épaisseur nette doit être d'au moins 60 millimètres pour une portée au plus égale à 1m52. La largeur de chaque surface de portage pour tous ces panneaux de fermeture doit être au moins égale à 63 millimètres.

Règle XI.—*Barrots mobiles et galiotes de panneaux*

Quand on emploie des panneaux en bois les barrots mobiles et les galiotes de panneaux doivent avoir les échantillons et l'écartement donnés dans la Table 1, si la hauteur exigée pour les hiloires est de 610 millimètres et ceux indiqués dans la Table 2, si la hauteur exigée est de 457 millimètres. Les cornières de renfort armant le bord supérieur doivent s'étendre sans interruption sur toute la longueur de chaque barrot; les galiotes en bois doivent être garnies d'une tôle d'acier à tous les points de portage.

TABLEAU I.
(Hilotes de 610 millimètres de hauteur)

Barrots mobiles et galiotes de panneaux pour les navires ayant une longueur égale ou supérieure à 61 mètres.*

BARROTS MOBILES.

Largeur du Panneau.	Armatures.	Barrots mobiles avec Galiotes.			Barrots mobiles sans Galiotes.	
		Écartement d'Axe en Axe.			Écartement d'Axe en Axe.	
Mètres.	Millimètres.	1m83.	2m44.	3m05.	1m22.	1m52.
		Millimètres.	Millimètres.	Millimètres.	Millimètres.	Millimètres.
3,05	75 × 75 × 10C	280 × 7,5T	305 × 8T	356 × 8,5T	230 × 11,5TB	254 × 12,5TB
3,66	75 × 75 × 10C	305 × 8T	356 × 8,5T	432 × 9T	280 × 12,5TB	305 × 12,5TB
4,27	75 × 75 × 10,5C	356 × 8,5T	432 × 9T	503 × 9,5T	305 × 12,5TB	305 × 8T
4,88	90 × 75 × 10,5C	406 × 9T	483 × 9,5T	559 × 9,5T	305 × 8T	356 × 8,5T
5,49	100 × 75 × 11C	457 × 9T	533 × 9,5T	635 × 10T	356 × 8,5T	406 × 9T
6,10	100 × 75 × 11C	508 × 9,5T	610 × 10T	711 × 10,5T	381 × 8,5T	457 × 9T
6,71	115 × 75 × 11,5C	559 × 9,5T	660 × 10,5T	762 × 11T	406 × 9T	483 × 9T
7,32	130 × 90 × 11,5C	584 × 10T	711 × 10,5T	813 × 11T	432 × 9T	508 × 9,5T
7,93	140 × 90 × 12C	610 × 10T	736 × 10,5T	864 × 11,5T	457 × 9T	533 × 9,5T
8,54	150 × 90 × 12,5C	635 × 10T	787 × 11T	915 × 12T	483 × 9,5T	559 × 9,5T
9,14	150 × 90 × 13C	660 × 10,5T	813 × 11T	965 × 12T	508 × 9,5T	584 × 10T

GALIOTES.

Longueur de Galiotes.	Armature.	Tôle à Boudin. Galiotes centrales.						Cornières à Boudin. Galiotes latérales.					
		Écartement d'Axe en Axe.						Écartement d'Axe en Axe.					
		0m91.		1m22.		1m52.		0m91.		1m22.		1m52.	
Mètres.	Millimètres.	Millimètres.		Millimètres.		Millimètres.		Millimètres.		Millimètres.		Millimètres.	
1,83	65 × 65 × 9	150 × 9		165 × 9,5		180 × 9,5		150 × 75 × 9,5		165 × 90 × 9,5		180 × 90 × 9,5	
2,44	65 × 65 × 9,5	180 × 10,5		200 × 11		230 × 11		190 × 90 × 10,5		200 × 75 × 11		230 × 90 × 11	
3,05	65 × 65 × 10	200 × 12,5		240 × 12,5		290 × 12,5		200 × 90 × 12,5		240 × 90 × 12,5		280 × 90 × 12,5	

Longueur de la Galiote.	Galiotes centrales en Bois.												Galiotes latérales en Bois.											
	Écartement d'Axe en Axe.												Écartement d'Axe en Axe.											
	0m91.				1m22.				1m52.				0m91.				1m22.				1m52.			
	H	L	H	L	H	L	H	L	H	L	H	L	H	L	H	L	H	L						
1,83	140	180	150	180	165	180	140	140	150	150	165	150	L	140	140	150	165	L						
2,44	165	180	190	180	200	180	165	165	190	180	200	190	200	180	180	190	200	180						
3,05	200	180	215	200	230	230	200	180	215	200	230	215	230	180	200	230	230	230						

C = Cornière ordinaire. TB = Tôle à boudin. T = Tôle. H = Hauteur. L = Largeur.

La hauteur des bords est de 1,25

C = Cornière ordinaire.

TB = Tôle à boudin.

T = Tôle.

H = Hauteur.

L = Largeur.

La hauteur des barrots mobiles est la hauteur au milieu de leur longueur. Elle est mesurée depuis l'armature supérieure jusqu'au bord inférieur. La hauteur des galiotes est mesurée depuis la face inférieure des panneaux de fermeture jusqu'au bord inférieur. Pour des longueurs et écartements intermédiaires les dimensions sont obtenues par interpolation. Lorsque l'emploi de tôles est exigé, deux cornières ayant les dimensions spécifiées pour les armatures doivent être placées à la partie haute et à la partie basse du barrot mobile. Lorsque des tôles à boudin sont exigées, deux cornières ayant les dimensions exigées pour les armatures doivent être placées à la partie supérieure du barrot mobile ou de la galiote. Lorsque des cornières à boudin sont exigées, une cornière ayant les dimensions exigées pour les armatures doit être placée à la partie haute. Lorsque les largeurs exigées pour les panneaux d'une cornière sont différentes, la panne la plus large doit être disposée horizontalement.

* Dans les navires dont la longueur ne dépasse pas 30m50 la hauteur des barrots mobiles constitués par des tôles et des cornières peut être égale à 60 pour cent de la hauteur donnée à la table; la hauteur des barrots mobiles et des galiotes en acier constitués par une cornière à boudin ou par une tôle à boudin peut être égale à 80 pour cent de la hauteur donnée à la table; l'épaisseur des tôles, cornières à boudin et tôles à boudin doit être celle qui correspond, dans la table, à la hauteur réduite, sans toutefois que cette épaisseur puisse être inférieure à 7 m/m5. Les hauteurs et les largeurs des galiotes en bois peuvent être égales à la hauteur dimensions données à la table; mais les galiotes centrales ne doivent pas avoir une largeur inférieure à 165 millimètres pour les galiotes latérales. Dans les navires dont la longueur est comprise entre 30m50 et 61 mètres les dimensions des barrots et des galiotes doivent être déterminées par interpolation linéaire.

TABLE 2.

(Hiloirs de 457 millimètres de hauteur.)

BARROTS MOBILES ET GALIOTES DE PANNEAUX POUR LES NAVIRES AYANT UNE LONGUEUR ÉGALE OU SUPÉRIEURE À 61 MÈTRES.*

BARROTS MOBILES.

Largeur du Panneau.	Armatures.	Barrots mobiles avec Galiotes.			Barrots mobiles sans Galiotes.		
		Écartement d'Axe en Axe.			Écartement d'Axe en Axe.		
		1m83.	2m44.	3m05.	1m22.	1m52.	
Mètres	Millimètres.	Millimètres.	Millimètres.	Millimètres.	Millimètres.	Millimètres.	Millimètres.
3,05	75 × 75 × 10C	241 × 11,5TB	267 × 12,5TB	292 × 13TB	203 × 10TB	230 × 11TB	230 × 11TB
3,66	75 × 75 × 10C	280 × 12,5TB	280 × 7,5T	330 × 8,5T	230 × 11TB	254 × 12,5TB	254 × 12,5TB
4,27	75 × 75 × 10,5C	280 × 7,5T	330 × 8T	381 × 8,5T	254 × 12,5TB	292 × 12,5TB	292 × 12,5TB
4,88	90 × 75 × 10,5C	305 × 8T	381 × 8,5T	432 × 9T	280 × 7,5T	280 × 7,5T	280 × 7,5T
5,49	100 × 75 × 11C	356 × 8,5T	432 × 9T	483 × 9,5T	280 × 7,5T	305 × 8T	305 × 8T
6,10	100 × 75 × 11C	406 × 9T	483 × 9,5T	533 × 9,5T	305 × 8T	330 × 8,5T	330 × 8,5T
6,71	115 × 75 × 11,5C	432 × 9T	508 × 9,5T	584 × 10T	318 × 8T	356 × 8,5T	356 × 8,5T
7,32	130 × 90 × 12C	457 × 9T	533 × 9,5T	635 × 10,5T	330 × 8,5T	368 × 8,5T	368 × 8,5T
7,93	140 × 90 × 12C	483 × 9,5T	559 × 9,5T	660 × 10,5T	344 × 8,5T	381 × 8,5T	381 × 8,5T
8,54	150 × 90 × 12,5C	508 × 9,5T	584 × 10T	686 × 10,5T	356 × 8,5T	406 × 9T	406 × 9T
9,14	150 × 90 × 13C	533 × 9,5T	610 × 10T	711 × 10,5T	381 × 8,5T	432 × 9T	432 × 9T

GALIOTES.

Longueur de Galiotes.	Armature.	Tôle à Boudin. Galiotes centrales.			Cornières à Boudin. Galiotes latérales.		
		Écartement d'Axe en Axe.			Écartement d'Axe en Axe.		
		0m91.		1m52.	0m91.		1m52.
	Millimètres.	Millimètres.	Millimètres.	Millimètres.	Millimètres.	Millimètres.	Millimètres.
Mètres.							
1,83	65 × 65 × 9	130 × 8,5	140 × 8,5	150 × 9	130 × 7,5 × 8,5	140 × 7,5 × 8,5	150 × 7,5 × 9
2,44	65 × 65 × 9,5	150 × 9,5	180 × 10	190 × 10,5	150 × 7,5 × 9,5	180 × 7,5 × 10	190 × 90 × 10,5
3,05	65 × 65 × 10	180 × 11	200 × 11,5	230 × 12,5	180 × 7,5 × 11	200 × 90 × 11,5	230 × 90 × 12,5
Galiotes centrales en Bois.							
Longueur de la Galiote.	Galiotes latérales en Bois						
	Écartement d'Axe en Axe.						
	0m91.		1m22.		1m52.		
	H	L	H	L	H	L	H
1,83	130	180	140	180	130	130	150
2,44	150	180	165	180	150	130	180
3,05	180	180	190	200	180	150	200

C = Cornière ordinaire. TB = Tôle à boudin. T = Tôle. H = Hauteur. L = Largeur.

La hauteur des barrots mobiles est la hauteur au milieu de leur longueur. Elle est mesurée depuis l'armature supérieure jusqu'au bord inférieur. La hauteur des galiotes est mesurée depuis la face inférieure des panneaux de fermeture jusqu'au bord inférieur. Pour des longueurs et écartements intermédiaires les dimensions sont obtenues par interpolation. Lorsque l'emploi de tôles est exigé, deux cornières ayant les dimensions spécifiées pour les armatures doivent être placées à la partie haute et à la partie basse du barrot mobile. Lorsque des tôles à boudin sont exigées, deux cornières ayant les dimensions exigées pour les armatures doivent être placées à la partie supérieure du barrot mobile ou de la galiote. Lorsque des cornières à boudin sont exigées, une cornière ayant les dimensions exigées pour les armatures doit être placée à la partie haute. Lorsque les largeurs exigées pour les pannes d'une cornière sont différentes, la panne la plus large doit être disposée horizontalement.

* Dans les navires dont la longueur ne dépasse pas 30m50 la hauteur des barrots mobiles constitués par des tôles et des cornières peut être égale à 60 pour cent de la hauteur donnée à la table; la hauteur des barrots mobiles et des galiotes en acier constitués par une cornière à boudin ou par une tôle à boudin peut être égale à 80 pour cent de la hauteur donnée à la table; l'épaisseur des tôles, cornières à boudin et tôles à boudin doit être celle qui correspond, dans la table, à la hauteur réduite, sans toutefois que cette épaisseur puisse être inférieure à 7 m/m5. Les hauteurs et les largeurs des galiotes en bois peuvent être égales à 80 pour cent des dimensions données à la table; mais les galiotes centrales ne doivent pas avoir une largeur inférieure à 165 millimètres pour les galiotes latérales. Dans les navires dont la longueur est comprise entre 30m50 et 61 mètres les dimensions des barrots et des galiotes doivent être déterminées par interpolation linéaire.

Règle XII. — *Supports ou glissières*

Les supports ou glissières pour les barrots mobiles et les galiotes doivent être en acier et d'une épaisseur au moins égale à 12,5 millimètres. Leur largeur à la surface de portage devra être de 75 millimètres au moins.

Règle XIII. — *Taquets*

Des taquets solides ayant au moins 63 millimètres de largeur doivent être disposés à des intervalles n'excédant pas 0m61 d'axe en axe. Les taquets aux extrémités ne doivent pas être éloignés de plus de 150 millimètres de chaque angle du panneau.

Règle XIV. — *Tringles et coins*

Les tringles et les coins doivent être efficaces et en bon état.

Règle XV. — *Prélarts*

Il y aura à bord pour chacun des panneaux placés en un point exposé du pont de franc-bord et du pont de superstructures deux prélarts au moins en bon état parfaitement imperméabilisés et de résistance largement suffisante. Le tissu doit être garanti sans jute et d'un poids et d'une qualité déterminés par chaque Administration.

Règle XVI. — *Fixation des panneaux de fermeture*

Tous les panneaux placés dans des positions exposées sur les ponts de franc-bord et de superstructures doivent être munis de pitons ou autres dispositifs pour fixer des saisines.

Lorsque la largeur du panneau dépasse 60 pour cent de la largeur du pont par son travers et lorsque la hauteur exigée des hiloires est de 610 millimètres, des dispositifs pour fixer des saisines spéciales doivent être prévus, afin de permettre d'assurer la tenue des panneaux de fermeture, après mise en place des prélarts et des tringles.

Règle XVII. — *Panneaux de chargement et autres panneaux dans le pont de franc-bord à l'intérieur de superstructures pourvues de dispositifs de fermeture moins efficaces que ceux de la Classe I.*

La construction et l'installation de ces panneaux doivent être au moins équivalentes à la construction et à l'installation type prévues à la Règle XVIII.

Règle XVIII. — *Hiloires de panneaux et dispositifs de fermeture*

Les hiloires de panneaux de chargement, panneaux de charbonnage et autres panneaux dans le pont de franc-

bord à l'intérieur des superstructures qui sont munies de dispositifs de fermeture de la Classe 2, doivent avoir des hiloires d'une hauteur de 229 millimètres au moins et des dispositifs de fermeture aussi efficaces que ceux exigés pour les panneaux de chargement exposés, dont la hauteur réglementaire d'hiloire est de 457 millimètres.

Lorsque les installations de fermeture des superstructures sont moins efficaces que ceux de la Classe 2, les panneaux doivent avoir des hiloires d'une hauteur de 457 millimètres au moins et des dispositifs et des arrangements de fermeture aussi efficaces que ceux exigés pour les panneaux de chargement exposés.

Règle XIX. — *Ouvertures dans la tranche des machines situées dans les parties exposées des ponts de franc-bord et de demi-dunette*

Ces ouvertures doivent être convenablement et efficacement entourées par des encaissements en tôle d'acier de solidité largement suffisante. Lorsque des encaissements ne sont pas protégés par d'autres constructions, leur solidité doit faire l'objet d'une étude spéciale. Les portes dans ces encaissements doivent être en acier, efficacement raidies, fixées à la paroi d'une manière permanente et en mesure d'être fermées et assujetties de l'intérieur et de l'extérieur. Les seuils des ouvertures doivent avoir une hauteur d'au moins 610 millimètres au-dessus du pont de franc-bord et d'au moins 457 millimètres au-dessus du pont de demi-dunette.

Les hiloires de panneaux de chaufferies, les hiloires à la base des cheminées et les conduits d'aération doivent s'élever au-dessus du pont aussi haut qu'il est raisonnable et possible. Les panneaux de chaufferies doivent être pourvus de couvercles solides en acier, maintenus à leur place par un dispositif de fixation permanente.

Règle XX. — *Ouvertures dans la tranche des machines situées dans les parties exposées des ponts de superstructures autres qu'une demi-dunette.*

Ces ouvertures doivent être convenablement armaturées et efficacement entourées par un encaissement solide en tôle d'acier. Les portes de ces encaissements doivent être solidement construites, fixées à la paroi d'une manière permanente, et en mesure d'être fermées et assujetties de l'intérieur et de l'extérieur. Les seuils des ouvertures doivent avoir une hauteur d'au moins 380 millimètres au-dessus des ponts de superstructures.

Les hiloires de panneaux de chaufferies, les hiloires à la base des cheminées et les conduites d'aération doivent s'élever au-dessus du pont aussi haut qu'il est raisonnable et

possible. Les panneaux de chaufferies doivent être pourvus de couvercles solides en acier maintenus à leur place par un dispositif de fixation permanent.

Règle XXI. — *Ouvertures dans la tranche des machines situées dans les ponts de franc-bord à l'intérieur des superstructures qui sont munies de dispositifs de fermeture moins efficaces que ceux de la Classe I*

Ces ouvertures doivent être convenablement armaturées et efficacement entourées par un encaissement en tôle d'acier. Les portes de ces encaissements doivent être solidement construites, fixées à la paroi d'une manière permanente et en mesure d'être maintenues fermées. Les seuils de ces ouvertures doivent être à une hauteur d'au moins 229 millimètres au-dessus du pont dans le cas où les superstructures sont pourvues de dispositifs de fermeture de la Classe 2 et à une hauteur d'au moins 380 millimètres au-dessus du pont lorsque les dispositifs de fermeture sont moins efficaces que ceux de la Classe 2.

Règle XXII. — *Bouchons de soute à plat pont*

Des bouchons de soute à plat pont peuvent être installés dans les ponts de superstructures; ils doivent être en fer ou en acier, de construction solide, avec des joints à vis ou à baïonnette. Lorsqu'un bouchon n'est pas muni de charnières, un système d'attache permanent en chaîne doit être prévu. La question de l'emplacement des bouchons de soute à plat pont à bord des petits navires affectés à des transports spéciaux est du ressort de chaque Autorité habilitée pour l'assignation du franc-bord.

Règle XXIII. — *Descentes*

Les descentes dans les parties exposées des ponts de franc-bord et des ponts de superstructures fermées doivent être de construction solide. Les seuils de leurs portes doivent avoir la hauteur exigée pour les hiloires de panneaux (voir Règles IX et XVIII). Les portes doivent être solidement construites et en mesure d'être fermées et assujetties de l'intérieur et de l'extérieur. Lorsque la descente se trouve dans le quart de la longueur du navire à partir de l'étrave, elle doit être en acier et être rivée au bordé de pont.

Règle XXIV. — *Manches à air placées dans des parties exposées des ponts de franc-bord et de superstructures.*

Les manches à air desservant les espaces situés au-dessous des ponts de franc-bord ou au-dessous des ponts de superstructures intacts ou de superstructures pourvues de dispositifs de fermeture de la Classe 1, doivent avoir la partie fixe en acier, solidement construite et efficacement

fixée au point par des rivets espacés de 4 diamètres d'axe en axe, ou par d'autres moyens aussi efficaces. Le bordé du pont à la base de la partie fixe des manches à air doit être efficacement raidi entre les barrots du pont. Les ouvertures des manches à air doivent être pourvues de moyens de fermeture efficaces.

Lorsque les manches à air sont placées sur le pont de franc-bord, ou sur le pont d'une superstructure située dans le quart avant de la longueur du navire à partir de l'étrave et lorsque les dispositifs de fermeture ont un caractère temporaire, la partie fixe doit avoir une hauteur d'au moins 915 millimètres. Dans les autres parties exposées du pont de superstructures, elles doivent avoir une hauteur au moins égale à 760 millimètres. Lorsque la partie fixe d'une manche à air quelconque a une hauteur supérieure à 915 millimètres, elle doit être soutenue et fixée en place d'une façon spéciale.

Règle XXV. — *Tuyaux d'air*

Lorsque les tuyaux d'air des water ballasts et autres réservoirs analogues se prolongent au-dessus des ponts de franc-bord ou de superstructures, les parties exposées de ces tuyaux doivent être de construction solide. Leur orifice doit être situé à une hauteur au-dessus du pont au moins égale à 915 millimètres dans les puits de ponts de franc-bord, de 760 millimètres sur les ponts de demi-dunettes et de 457 millimètres sur les ponts des autres superstructures. Des dispositifs convenables doivent être prévus pour obturer les orifices des tuyaux d'air.

Ouvertures dans les Murailles des Navires

Règle XXVI. — *Coupée, sabords de charge, sabords à charbon, &c.*

Les ouvertures dans les murailles du navire au-dessous du pont de franc-bord doivent être pourvues de portes ou fermeture étanches. Ces portes et ces fermetures, ainsi que leurs dispositifs d'assujettissement, doivent être de solidité suffisante.

Règle XXVII. — *Dalots et tuyaux de décharge sanitaires*

Les décharges à travers la muraille des navires provenant d'espaces situés au-dessous du pont de franc-bord, doivent être munies de dispositifs efficaces et accessibles empêchant l'eau de pénétrer dans le navire. Chaque décharge indépendante peut être munie d'une soupape automatique de non-retour avec un moyen de fermeture direct, manœuvrable d'un point situé au-dessus du pont de franc-bord, ou de deux soupapes automatiques de non-retour sans moyen de fermeture direct, pourvu que la plus élevée soit placée de telle sorte qu'elle soit toujours accessible pour être visitée

dans les circonstances normales de service. La soupape à commande de fermeture directe doit toujours être facilement accessible et elle doit comporter un indicateur d'ouverture et de fermeture. La fonte ne doit pas être employée dans la fabrication de ces soupapes lorsqu'elles sont fixées sur la muraille du navire.

Des prescriptions similaires peuvent être exigées par l'Autorité habilitée pour l'assignation du franc-bord, en ce qui concerne les décharges provenant des espaces situés dans les superstructures fermées en tenant compte du type de ces décharges et de l'emplacement de leurs extrémités à l'intérieur du navire.

Quand des dalots sont placés dans des superstructures non munies d'installation de fermeture de la Classe 1, ils doivent être pourvus de moyens efficaces pour empêcher l'introduction accidentelle de l'eau au-dessous du pont de franc-bord.

Règle XXVIII.—*Hublots*

Les hublots des locaux situés au-dessous du pont de franc-bord ou ceux des locaux situés au-dessous du pont de superstructures des superstructures fermées au moyen de dispositifs de fermeture de la Classe 1 ou de la Classe 2, doivent être munis de contre-hublots intérieurs efficaces, maintenus à leur emplacement d'une manière permanente, de façon à ce qu'ils puissent être effectivement fermés et qu'ils assurent l'étanchéité.

Lorsque, toutefois, de tels locaux situés dans les superstructures sont destinés aux passagers autres que les passagers d'entrepont ou à l'équipage, les hublots peuvent avoir des contre-hublots amovibles placés à côté des hublots sous réserve qu'ils soient rapidement utilisables en tout temps.

Les hublots et les contre-hublots doivent être de construction solide et approuvée.

Règle XXIX.—*Garde-corps*

Des garde-corps ou des pavois de construction efficace doivent être établis dans toutes les parties exposées des ponts de franc-bord et de superstructures.

Règle XXX.—*Sabords de décharge*

Lorsque des pavois se trouvant sur les parties superposées des ponts de franc-bord ou de superstructures forment des "puits", des dispositions largement suffisantes peuvent être prises pour permettre d'évacuer rapidement l'eau des ponts et en assurer l'écoulement. La section minimum des sabords de décharge à prévoir de chaque bord et dans chaque puits sur le pont de franc-bord et sur le pont de demi-dunette, doit être celle indiquée dans le tableau suivant.

Sur le pont de toute autre superstructure la section minimum des sabords de chaque puits doit être égale à la moitié de la section indiquée dans le tableau. Lorsque la longueur d'un puits est plus grande que 0,7 L le tableau peut être modifié.

TABLEAU de la section des sabords de décharge.

Longueur des pavois par le travers du puits en mètres.	Section des sabords de décharge de chaque bord en décimètres carrés.
4,57	74,3
6,10	79,0
7,62	83,6
9,14	88,3
10,67	92,9
12,19	97,5
13,72	102,2
15,24	106,8
16,76	111,5
18,29	116,1
19,81	120,8
Au-dessus de 19,81	9,3 décimètres carrés pour chaque aug- mentation de 1m.52 de longueur de pavois.

Les seuils inférieurs des sabords de décharge doivent être aussi près du pont qu'il sera pratiquement possible et, de préférence, ne doivent pas dépasser le can supérieur de la cornière gouttière. Les deux tiers de la section totale réglementaire des sabords de décharge doivent se trouver dans la demi-longueur du puits au milieu. Dans les navires dont la tonture est inférieure à la tonture réglementaire, la section totale des sabords de décharge doit être convenablement augmentée.

Toutes ces ouvertures dans les pavois doivent être protégées par des tringles ou barres, espacées d'environ 23 centimètres.

Si les sabords de décharge sont munis de volets battants, un jeu largement suffisant doit être prévu pour empêcher tout coinçage. Les charnières doivent avoir des axes en laiton.

Règle XXXI.—*Protection de l'équipage*

Des passerelles, des filières ou autres dispositifs satisfaisants doivent être prévus pour protéger l'équipage lorsqu'il entre dans son logement ou en sort. La solidité des roufs affectés au logement de l'équipage sur les navires à vapeur à pont découvert doit être équivalente à celle exigée pour les cloisons des superstructures.

3ème PARTIE.—LIGNES DE CHARGE POUR LES VAPEURS

Règle XXXII.—*Longueur (L)*

La longueur employée dans les règles et dans les Tables de franc-bord est la longueur en mètres, mesurée au niveau

de la flottaison correspondant au franc-bord d'été, depuis la face avant de l'étrave jusqu'à la face arrière de l'étambot arrière. Dans le cas où il n'y a pas d'étambot arrière la longueur est mesurée depuis la face avant de l'étrave jusqu'à l'axe de la mèche du gouvernail.

Pour les navires ayant des arrières de croiseur, on doit prendre pour longueur soit 96 pour cent de la longueur totale, mesurée sur un plan, de la flottaison en charge au franc-bord d'été, soit la longueur mesurée la face avant de l'étrave jusqu'à l'axe de la mèche de gouvernail, si cette longueur est plus grande.

Règle XXXIII.—*Largeur (B)*

La largeur est la largeur maximum en mètres mesurée au milieu du navire jusqu'à la face extérieure de la membrure dans les navires en fer ou en acier et jusqu'à la surface extérieure du bordé dans les navires en bois ou dans ceux de construction composite.

Règle XXXIV.—*Creux sur quille au livet*

Le creux sur quille au livet est la distance verticale en mètres mesurée au milieu du navire depuis le dessus de quille jusqu'à la face supérieure du barrot au livet du pont de franc-bord. Dans les navires en bois et dans ceux de construction composite le creux est mesuré à partir de l'arête inférieure de la râblure de quille. Lorsque les formes de la partie inférieure du maître couple sont creuses, ou lorsqu'il existe des galbords épais, le creux au livet est mesuré depuis le point où le prolongement vers l'axe de la ligne tangente à la partie plate des fonds coupe le côté de la quille.

Règle XXXV.—*Creux pour le franc-bord (C)*

Le creux employé pour le calcul du franc-bord est le creux au livet augmenté de l'épaisseur de la tôle gouttière

$T (L - S)$

ou augmenté de $\frac{\quad}{L}$ si cette dernière correction est

plus grande. Dans cette formule:

T est l'épaisseur moyenne du pont découvert en dehors des ouvertures de pont,

S est la longueur totale des superstructures telle qu'elle est définie à la Règle XL.

Lorsque les œuvres-mortes sont d'une forme particulière, C est le creux d'un maître couple qui aurait des murailles verticales, un bouge normal et une section transversale de la partie haute égale à la section réelle du navire.

Lorsqu'il y a un retrait ou une brisure dans la muraille des œuvres-mortes (comme, par exemple, dans un navire turrel) 70 pour cent de la section au-dessus du retrait ou de la brisure sont inclus dans la surface servant à déterminer la section équivalente.

Dans le cas d'un navire n'ayant pas au milieu de la longueur une superstructure fermée s'étendant au moins sur 0,6 L, ou d'un navire n'ayant ni un trunk complet ni une suite de superstructures partielles intactes et trunk s'étendant entièrement de l'avant à l'arrière du navire, lorsque C est

L
inférieur à $\frac{L}{15}$, le creux à employer avec la Table ne doit pas

L
être inférieur à $\frac{L}{15}$.

Règle XXXVI. — *Coefficient de finesse (c)*

Le coefficient de finesse employé avec les Tables de franc-bord est donné par la formule:

$$c = \frac{\Delta}{1,025 \text{ L. B. } T_1}$$

dans laquelle Δ est le déplacement en tonnes du navire hors membres (à l'exclusion des bossages) à un tirant d'eau moyen sur quille T_1 égal à 85 pour cent du creux au livet.

Le coefficient c ne doit pas être pris inférieur à 0,68.

Règle XXXVII. — *Solidité*

L'Autorité habilitée pour l'assignation des francs-bords doit s'assurer que la solidité des navires est suffisante pour les francs-bords qui leur sont donnés.

Les navires construits conformément au "standard" le plus élevé des règles d'une Société de Classification reconnue par l'Administration devront être considérés comme ayant une solidité suffisante pour le franc-bord minimum prévu par les Règles.

Les navires qui ne répondent pas au "standard" le plus élevé des règles d'une Société de Classification reconnue par l'Administration doivent subir une augmentation de leurs francs-bords qui sera déterminée par l'Autorité habilitée pour l'assignation des francs-bords. Les modules de résistance ci-après ont été établis pour servir de guide dans ce cas.

Matériaux. — Les modules de résistance sont basés sur l'hypothèse que la coque est construite en acier doux obtenu au four Martin (acide ou basique) et ayant une résistance à la traction de 41 à 50 kilogrammes par millimètre carré et

un allongement d'au moins 16 pour cent sur une longueur de 203 millimètres.

Pont de résistance — Le pont de résistance est le pont le plus élevé faisant corps avec la poutre longitudinale sur la demi-longueur du navire au milieu.

Creux au pont de résistance (Cs). — Le creux jusqu'au pont de résistance est la distance verticale en mètres mesurée au milieu du navire depuis le dessus de la quille jusqu'à la face supérieure du barrot de pont au livet.

Tirant d'eau (T). — Le tirant d'eau est la distance verticale en mètres mesurée au milieu depuis le dessus de la quille jusqu'au centre du disque.

I

Module longitudinal. — Le module longitudinal — est le
v

quotient du moment d'inertie I du maître couple par rapport à l'axe neutre, par la distance v de l'axe neutre à la partie supérieure du barrot du pont de résistance en abord: ce module doit être calculé par le travers des ouvertures, mais sans déductions pour les trous de rivets. Les sections sont mesurées en millimètres carrés et les distances en mètres.

Au-dessous du pont de résistance, tous les éléments longitudinaux continus doivent entrer en ligne de compte, à l'exception des hiloires de pont destinées uniquement à servir de supports.

Au-dessus du pont de résistance, la cornière gouttière et la partie supérieure du carreau sont les seuls éléments dont il faille tenir compte.

Le module longitudinal réglementaire pour les matériaux travaillant est exprimé par f.T.B, où f est un coefficient donné par la table suivante:

L.	f.	L.	f.
30,48	3810	109,73	19896
36,58	4233	115,82	21801
42,67	4974	121,92	23705
48,77	5715	128,02	25717
54,86	6667	134,11	27728
60,96	7620	140,21	29951
67,06	8890	146,30	32067
73,15	10160	152,40	34396
79,25	11535	158,50	36725
85,34	13123	164,59	39053
91,44	14710	170,69	41487
97,54	16298	176,78	44027
103,63	18097	182,88	46567

Pour les longueurs intermédiaires la valeur de f est déterminée par interpolation.

Cette formule s'applique lorsque la longueur ne dépasse pas 182m,88, lorsque B est compris entre $\frac{L}{10} + 1,52$ et

$\frac{L}{10} + 6,10$ (y compris ces deux valeurs) et lorsque $\frac{L}{C_s}$ est

compris entre 10 et 13,5 (y compris ces deux valeurs.)

Membrure.—Pour le calcul du module de membrure, la membrure est considérée comme composée d'une cornière et d'une cornière renversée qui sont toutes deux de même échantillon.

Module de membrure.—Le module de membrure $\frac{I}{v}$ de

la membrure milieu au-dessous de la rangée inférieure de barrots est le quotient du montant d'inertie I de la section de la membrure par rapport à son axe neutre par la distance v de l'axe neutre à l'extrémité de la section de la membrure; ce module doit être calculé sans déduction pour les trous de rivets et de boulons. Le module de membrure est mesuré en centimètres cubes.

Le module de membrure réglementaire est exprimé par:

$$\frac{s (T - t) (f_1 + f_2)}{1000}, \text{ où}$$

s est l'écartement des membrures en mètres.

t est la distance verticale mesurée en mètres au milieu du navire depuis le dessus de quille jusqu'à un point situé à mi-distance entre le sommet du double-fond en abord et le sommet du gousset de pied de membrure (voir figure 2). Lorsqu'il n'y a pas de double-fond, t est mesuré jusqu'à un point situé à mi-distance entre le sommet de la varangue au centre et le sommet de la varangue en abord.

f_1 est un coefficient dépendant de H; dans les navires avec double-fond, H est la distance verticale mesurée en mètres depuis le milieu du gousset de barrot de la rangée inférieure, en abord, jusqu'à un point situé à mi-hauteur entre le sommet du double-fond en abord et le sommet du gousset de pied des membrures (voir figure 2). Lorsqu'il n'y a pas de double fond, H est mesuré jusqu'à un point situé à mi-hauteur entre le sommet de la varangue au centre et le sommet de la varangue en abord. Lorsque la membrure possède un supplément de résistance résultant des formes du navire f_1 peut être modifié en conséquence.

f_2 est un coefficient dépendant de K; K est la distance verticale en mètres mesurée en abord depuis la face supé-

rieure des barrots de la rangée inférieure jusqu'à un point situé à 2m286 au-dessus du pont de franc-bord ou, s'il y a une superstructure jusqu'à un point situé à 3m81 au-dessus du pont de franc-bord (voir figure 2). Les valeurs de f_1 et de f_2 sont données par les tables suivantes.

H en mètres..	0	2,133	2,743	3,353	3,962	4,572	5,182	5,791	6,401	7,01	7,62
f_1	19050	23283	26458	31750	40217	50800	62442	76200	91017	107950	124883

K en mètres.....	0	1,524	3,048	4,572	6,096	7,62	9,144	10,668	12,192
f_2	0	1058	2117	4233	6350	9525	13758	19050	25400

Les valeurs intermédiaires seront obtenues par interpolation.

Cette formule s'applique lorsque C est compris entre 4m57 et 18m29 (y compris ces deux valeurs), lorsque B est

compris entre $\frac{L}{10} + 1,52$ et $\frac{L}{10} + 6,10$ (y compris ces deux

valeurs) lorsque $\frac{L}{C_s}$ est compris entre 10 et 13,5 (y compris

ces deux valeurs), enfin lorsque la distance mesurée horizontalement entre la partie extérieure de la membrure et le centre de la première rangée d'épontilles ne dépasse pas 6m10.

Dans les navires à un seul pont de forme ordinaire, lorsque H ne dépasse pas 5m49 le module de membrure déterminé par la méthode précédente doit être multipliée par le facteur f_3 :

$$f_3 = 0,50 + 0,5 \left(\frac{H}{0.305} - 8 \right)$$

Lorsque la distance mesurée horizontalement entre la partie extérieure de la membrure et le centre de la première rangée d'épontilles dépasse 6m10 l'Autorité habilitée pour l'assignation des francs-bords doit se rendre compte qu'un supplément de résistance suffisant a été prévu.

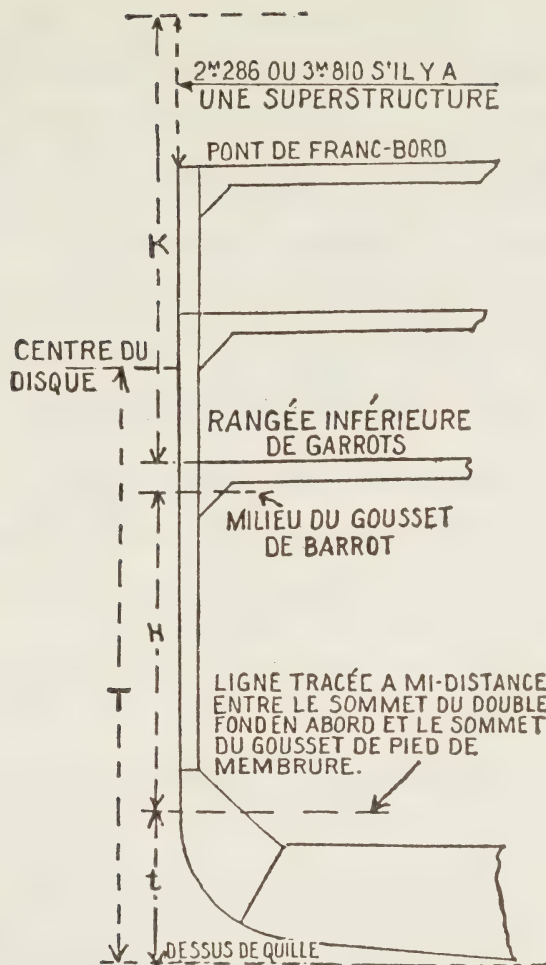


FIGURE 2

*Superstructures*Règle XXXVIII. — *Hauteur de Superstructures*

La hauteur d'une superstructure est la plus petite distance verticale mesurée depuis le dessus du pont de superstructures jusqu'au can supérieur des barrots du pont de franc-bord diminuée de la différence entre C et le creux sur quille au livet (voir Règles XXXIV et XXXV).

Règle XXXIX. — *Hauteur réglementaire de superstructure*

La hauteur réglementaire d'une demi-dunette est de 0m91 pour les navires dont la longueur est inférieure ou égale à 30m50 de 1m22 pour les navires de 76m20 et de 1m83 pour

les navires de 122m et au-dessus. La hauteur réglementaire de toute autre superstructure est de 1m83 pour les navires dont la longueur est inférieure ou égale à 76m20 et de 2m29 pour les navires dont la longueur est égale ou supérieure à 122 m. La hauteur réglementaire pour les longueurs intermédiaires est obtenue par interpolation.

Règle XL.—*Longueur de superstructure (S)*

La longueur d'une superstructure est la longueur moyenne couverte des parties de la superstructure qui s'étend jusqu'aux murailles du navire et qui sont comprises à l'intérieur des perpendiculaires menées aux extrémités de la ligne de charge d'été, définie à la Règle XXXII.

Règle XLI.—*Superstructure fermée*

Une superstructure détachée n'est regardée comme fermée que si :

- (a) les cloisons limitant cette superstructure sont solidement construites (voir Règle XLII) ;
- (b) les ouvertures d'accès dans ces cloisons sont munies de dispositifs de la Classe 1 ou de la Classe 2 (voir Règles XLII et XLIII) ;
- (c) toutes les autres ouvertures dans les côtés ou dans les extrémités de la superstructure sont munies de moyens de fermeture efficacement étanches aux intempéries ;
- (d) des accès indépendants aux postes d'équipage, chambre des machines, soutes et autres espaces nécessaires pour le service du bord dans les châteaux et dans les dunettes sont à tout moment utilisables lorsque les ouvertures de cloison sont fermées.

Règle XLII. — *Cloisons des Superstructures*

Les cloisons placées aux extrémités exposées des dunettes, châteaux et gaillards des navires ayant le franc-bord minimum sont considérées comme de construction efficace si l'Autorité habilitée pour l'assignation des francs-bords s'est assurée qu'en l'espèce elles sont équivalentes aux cloisons types définis ci-après. Dans ces cloisons types les renforts et les tôles ont les échantillons donnés dans la Table 3, l'écartement des renforts est de 0m76, les renforts des cloisons-fronteaux de la dunette et des châteaux sont efficacement attachés à leurs extrémités et ceux des cloisons placées aux extrémités arrière des châteaux et des gaillards s'étendent sur toute la distance qui sépare les cornières de bordure de ces cloisons.

TABLE 3
CLOISONS exposées des superstructures de hauteur
réglementaire

Cloisons-frontaux des châteaux. Cloisons non protégées des dunettes dont la longueur est supérieure ou égale à 0,4 L.		Cloisons des dunettes partiel- lement protégées ou de longueur inférieure à 0,4 L.		Cloisons à l'arrière des châteaux ou des gaillards.	
Longueur du Navire.	Renforts en Cornières à boudin.	Longueur du Navire.	Renforts en Cornières ordinaires.	Longueur du Navire.	Renforts en Cornières, ordinaires.
Inférieure à		Inférieure à		Inférieure à	
48m75	140 × 75 × 7,5	45m70	75 × 65 × 7,5	45m70	65 × 65 × 6,5
48m75	150 × 75 × 8	45m70	90 × 65 × 8	45m70	75 × 65 × 7
61m	165 × 75 × 8,5	61m	100 × 75 × 8,5	76m20	90 × 75 × 7,5
73m20	180 × 75 × 9	76m20	115 × 75 × 9	106m20	100 × 75 × 8
85m35	190 × 75 × 9,5	91m45	130 × 75 × 9,5	.....	.....
97m55	205 × 75 × 10	106m70	140 × 75 × 10,5	.....	.....
109m75	215 × 75 × 10,5	121m90	150 × 75 × 11	.....	.....
121m90	230 × 75 × 11	137m15	165 × 90 × 11,5	.....	.....
134m10	240 × 90 × 11,5	152m40	180 × 90 × 12	.....	.....
146m30	255 × 90 × 12	167m65	180 × 90 × 12,5	.....	.....
158m50	265 × 90 × 12,5	.....	.....	.....	.....
170m70	280 × 90 × 13	.....	.....	.....	.....
Longueur du Navire.	Tôles de Cloisons.	Longueur du Navire.	Tôles de Cloisons.	Longueur du Navire.	Tôles de Cloisons.
61m et au- dessous.	7,5 mill	48m80 et au- dessous.	6 mill	48m80 et au- dessous.	5 mill
115m80 et au- dessus.	11 mill	122m et au- dessus.	9,5 mill	122m et au- dessus.	7,5 mill

Pour les navires de longueur intermédiaire, les épaisseurs des tôles de cloison s'obtiendront par interpolation.

Dispositifs de fermeture des ouvertures pratiquées dans les cloisons des superstructures détachées

Règle XLIII.—Dispositifs de fermeture de la Classe 1

Ces dispositifs doivent être en fer ou en acier, et dans tous les cas attachés solidement et d'une façon permanente à la cloison, entourés d'un cadre, raidis et installés d'une manière telle que l'ensemble de la structure soit d'une solidité équivalente à celle de la cloison intacte; ils doivent être étanches aux intempéries lorsqu'ils sont fermés. Les appareils prévus pour assujettir ces fermetures doivent être attachés d'une façon permanente à la cloison ou aux fermetures elles-mêmes et ces dernières doivent être disposées de telle sorte qu'elles puissent être fermées et assujetties de l'un et l'autre côté de la cloison ou du pont situé au-dessus. Les seuils des ouvertures d'accès doivent s'élever au moins à 380 millimètres au-dessus du pont.

Règle XLIV.—Dispositifs de fermeture de la Classe 2

Ces dispositifs sont: (a) des portes à charnière en bois dur munies d'un encadrement solide; elles ne doivent pas avoir plus de 0m76 de large ni moins de 50 millimètres

d'épaisseur; ou (b) des madriers mobiles placés sur toute la hauteur de l'ouverture dans des fers en U rivés à la cloison. Les madriers mobiles doivent avoir au moins 50 millimètres d'épaisseur lorsque la largeur de l'ouverture est inférieure ou égale à 0m76; leur épaisseur sera augmentée de 25 millimètres pour chaque augmentation de 380 millimètres sur la largeur; ou (c) des tôles démontables d'une efficacité équivalente.

Dispositifs pour la fermeture temporaire des ouvertures dans les ponts de superstructures

Règle XLV

Les dispositifs de fermeture temporaire pour les ouvertures pratiquées dans l'axe du pont d'une superstructure fermée consistent en:

- (a) une hiloire en acier solidement rivée au pont et dont la hauteur ne devra pas être inférieure à 229 millimètres;
- (b) des panneaux de fermeture conformes à la Règle X, et tenus en place par des saisines en chanvre;
- (c) des supports de panneaux conformes aux Règles XI et XII et aux Tables 1 ou 2.

Longueur effective des superstructures détachées.

Règle XLVI.—*Généralités*

Lorsque les cloisons exposées aux extrémités des dunettes, châteaux et gaillards ne sont pas d'une construction efficace (voir Règle XLII) elles sont considérées comme non existantes.

Lorsqu'une ouverture non munie d'un dispositif de fermeture permanent est pratiquée dans le bordé extérieur d'une superstructure, la partie de la superstructure placée par le travers de l'ouverture est considérée comme n'ayant aucune longueur effective.

Lorsque la hauteur d'une superstructure est plus petite que la hauteur réglementaire, sa longueur est réduite dans le rapport de la hauteur réelle à la hauteur réglementaire. Lorsque la hauteur de la superstructure dépasse la hauteur réglementaire, la longueur de la superstructure n'est pas augmentée.

Règle XLVII.—*Dunette*

Lorsqu'il y a une cloison efficace et lorsque les ouvertures d'accès sont munies de fermetures de la classe 1, la longueur jusqu'à la cloison est effective. Lorsque les ouvertures d'accès pratiquées dans une cloison efficace sont munies de fermetures de la classe 2 et lorsque la longueur jusqu'à la cloison est égale ou inférieure à 0,5 L, 100 pour cent de

cette longueur sont effectifs; lorsque la longueur jusqu'à la cloison est égale ou supérieure à 0,7 L, 90 pour cent de cette longueur sont effectifs; lorsque la longueur jusqu'à la cloison est comprise entre 0,5 et 0,7 L, un pourcentage intermédiaire de cette longueur est effectif, et lorsqu'une déduction est accordée pour un trunk efficace contigu (voir Règle LI), 90 pour cent de cette longueur sont effectifs. 50 pour cent de la longueur d'une dunette ouverte ou d'un prolongement ouvert de la dunette au delà d'une cloison efficace sont effectifs.

Règle XLVIII. — *Demi-dunette*

Lorsqu'il y a une cloison efficace intacte, la longueur jusqu'à la cloison est effective. Lorsque la cloison n'est pas intacte la superstructure est considérée comme une dunette de hauteur moindre que la hauteur réglementaire.

Règle XLIX. — *Château*

Lorsqu'il y a une cloison efficace à chaque extrémité et lorsque les ouvertures d'accès dans ces cloisons sont munies de fermetures de la classe 1, la longueur comprise entre les cloisons est effective.

Lorsque les ouvertures d'accès dans la cloison avant sont munies de fermetures de la classe 1 et lorsque les ouvertures dans la cloison arrière sont munies de fermetures de la classe 2, la longueur entre les cloisons est effective et lorsqu'une déduction est accordée pour un trunk efficace attenant à la cloison arrière (voir Règle LI), 90 pour cent de la longueur sont effectifs. Lorsque les ouvertures d'accès dans les deux cloisons sont munies de fermetures de la classe 2, 90 pour cent de la longueur entre les cloisons sont effectifs. Lorsque les ouvertures d'accès dans la cloison avant sont munies de fermetures de la classe 1 ou de la classe 2 et lorsque les ouvertures d'accès de la cloison arrière n'ont pas de fermetures, 75 pour cent de la longueur entre les cloisons sont effectifs. Lorsque les ouvertures d'accès de deux cloisons n'ont pas de dispositifs de fermetures, 50 pour cent de la longueur sont effectifs. 75 pour cent de la longueur d'un prolongement ouvert de château au-delà de la cloison arrière et 50 pour cent de la longueur d'un prolongement ouvert au delà de la cloison avant sont effectifs.

Règle L. — *Gaillard*

Lorsqu'il y a une cloison efficace et lorsque les ouvertures d'accès sont munies de dispositifs de fermeture de la Classe 1 ou 2, la longueur jusqu'à la cloison est effective. Lorsqu'il n'y a pas de dispositifs de fermeture et lorsque la tonture en avant de la demi-longueur du navire n'est pas inférieure à la tonture réglementaire, 100 pour cent de la lon-

gueur du gaillard sur l'avant de 0,1 L, mesuré à partir de la perpendiculaire avant, sont effectifs; lorsque la tonture à l'avant est égale ou inférieure à la moitié de la tonture réglementaire, 50 pour cent de cette longueur sont effectifs; lorsque la tonture à l'avant est intermédiaire entre la tonture réglementaire et la demi-tonture réglementaire un pourcentage intermédiaire de cette longueur est effectif. 50 pour cent de la longueur d'un prolongement ouvert du gaillard en arrière de la cloison ou au delà de 0,1 L, en arrière de la perpendiculaire avant, sont effectifs.

Règle LI. — *Trunk*

Un trunk ou toute autre construction semblable qui ne s'étend pas jusqu'aux murailles du navire est considéré comme efficace à condition que:

- (a) le trunk soit au moins aussi solide qu'une superstructure;
- (b) les panneaux soient sur le pont du trunk et satisfassent aux prescriptions des Règles VIII à XVI, que la largeur de la gouttière de pont du trunk constitue une passerelle satisfaisante et apporte une rigidité latérale suffisante;
- (c) une plateforme de manœuvre permanente s'étendant de l'avant et à l'arrière et munie de garde-corps soit constituée par le pont du trunk ou par des trunks détachés reliés aux autres superstructures par des passerelles permanentes efficaces;
- (d) les manches à air soient protégées par le trunk, par des couvercles étanches ou des dispositifs équivalents;
- (e) des rambardes soient placées sur les parties exposées du pont de franc-bord par le travers du trunk sur la demi-longueur au moins;
- (f) les encaissements de la machine soient protégés par le trunk, au moyen d'une superstructure de hauteur réglementaire ou au moyen d'un rouf de même hauteur et de solidité équivalente desdites parties exposées.

Lorsque les ouvertures d'accès dans les cloisons de la dunette ou du château sont munies de fermetures de la classe 1, 100 pour cent de la longueur d'un trunk efficace, réduits dans le rapport de la largeur moyenne de ce trunk à B, sont ajoutés à la longueur effective des superstructures. Lorsque les ouvertures d'accès de ces cloisons ne sont pas munies de fermetures de la classe 1, 90 pour cent sont ajoutés.

La hauteur réglementaire d'un trunk est égale à la hauteur réglementaire d'un château.

Lorsque la hauteur du trunk est moindre que la hauteur réglementaire d'un château, l'augmentation est réduite dans le rapport de la hauteur réelle à la hauteur réglementaire; lorsque la hauteur des hiloires de panneaux sur le

pont du trunk est moindre que la hauteur réglementaire des hiloires de panneaux (voir Règle IX), une réduction doit être faite sur la hauteur réelle du trunk, réduction qui doit correspondre à la différence entre la hauteur réelle et la hauteur réglementaire des hiloires de panneaux.

Longueur effective des superstructures fermées avec ouvertures dans l'axe.

Règle LII.—*Superstructures fermées avec ouvertures axiales dans le pont, non pourvues de moyens de fermeture permanents.*

Lorsqu'il y a une superstructure fermée avec une ou plusieurs ouvertures axiales dans le pont, non pourvues de moyens de fermeture permanents (voir Règles VIII à XVI), la longueur effective de la superstructure est déterminée comme il suit :

- (1) Lorsque des dispositifs de fermeture temporaires efficaces ne sont pas prévus pour les ouvertures axiales dans le pont (voir Règle XLV) ou lorsque la largeur de l'ouverture est égale ou supérieure à 80 pour cent de la largeur B_1 du pont de superstructures au milieu de l'ouverture, le navire est considéré comme ayant un puits ouvert par le travers de chaque ouverture et des sabords de décharge doivent être prévus par le travers de ce puits. La longueur effective d'une superstructure, entre les ouvertures, est déterminée d'après les Règles XLVII, XLIX et L.
- (2) Lorsque des dispositifs de fermeture temporaires efficaces sont prévus pour les ouvertures axiales dans le pont et lorsque la largeur des ouvertures est inférieure à $0,8 B_1$, la longueur effective est déterminée d'après les Règles XLVII, XLIX et L; toutefois, lorsque les ouvertures d'accès dans les cloisons d'entre-pont sont fermées par des dispositifs de fermeture de la classe 2, elles sont considérées, pour le calcul de la longueur effective, comme étant fermées par des dispositifs de la classe 1. La longueur effective totale s'obtient en ajoutant à la longueur déterminée au paragraphe (1) ci-dessus, la différence entre cette longueur et la longueur du navire corrigée dans le rapport :

$$\frac{B_1 - b}{B_1}$$

où b est la largeur de l'ouverture dans le pont.

Lorsque $\frac{B_1 - b}{B_1}$ est supérieur à 0,5: 0,5 est la valeur maximum admise.

*Déductions pour superstructures**Règle LIII.—Déductions pour superstructures*

Lorsque la longueur effective de superstructures est égale à L , la déduction à apporter au franc-bord est de 356 millimètres pour une longueur de navire égale à 24m40, elle est de 864 millimètres pour une longueur de 85m30 et de 1067 millimètres pour une longueur de 122 mètres et au-dessus. Les déductions à apporter pour les valeurs intermédiaires de la longueur sont obtenues par interpolation.

Lorsque la longueur effective totale des superstructures est moindre que L , la déduction est un pourcentage pris dans la table suivante.

Superstructures.	Longueur totale effective des superstructures (E).										Ligne.
	0.	0,1 L.	0,2 L.	0,3 L.	0,4 L.	0,5 L.	0,6 L.	0,7 L.	0,8 L.	0,9 L.	L.
Tous types avec gaillard et sans château détaché.....	Pour cent. 0	Pour cent. 5	Pour cent. 10	Pour cent. 15	Pour cent. 23,5	Pour cent. 32	Pour cent. 46	Pour cent. 63	Pour cent. 75,3	Pour cent. 87,7	Pour cent. 100
Tous types avec gaillard et avec château détaché*.....	0	6,3	12,7	19	27,5	36	46	63	75,3	87,7	100

* Lorsque la longueur effective du château est inférieure à 0,2 L les pourcentages sont obtenus par interpolation entre les lignes B et A.
 Lorsqu'il n'existe pas de gaillard, les pourcentages ci-dessus sont réduits de 5.
 Les pourcentages de réduction pour les valeurs intermédiaires de la longueur des superstructures sont obtenus par interpolation.

*Tonture**Règle LIV.—Généralités*

La tonture est mesurée depuis le pont en abord jusqu'à une ligne de référence tracée parallèlement à la quille au milieu du navire et tangente à la ligne de tonture.

Dans les navires prévus pour naviguer avec un tirant d'eau arrière plus grand que le tirant d'eau avant, la tonture peut être mesurée d'après la ligne de charge à condition qu'une marque additionnelle soit placée à 0,25 L en avant du milieu pour indiquer la ligne de charge assignée. Cette marque doit être semblable au disque de franc-bord au milieu du navire.

Dans les navires à pont découvert et dans les navires à superstructures détachées la tonture est mesurée au pont de franc-bord.

Dans les navires dont les parties hautes des murailles sont d'une forme particulière avec un retrait ou une brisure, la tonture est évaluée d'après le creux équivalent au milieu du navire (voir Règle XXXV).

Dans les navires ayant une superstructure de hauteur réglementaire, s'étendant sur toute la longueur du pont de franc-bord, la tonture est mesurée au pont de la superstructure. Lorsque la hauteur est supérieure à la hauteur réglementaire la tonture peut être évaluée d'après la hauteur réglementaire. Lorsqu'une superstructure est intacte ou lorsque les ouvertures des cloisons qui la limitent sont munies de fermetures de la classe 1 et lorsque le pont de superstructure a au moins la même tonture que le pont de franc-bord exposé, il n'est pas tenu compte de la tonture dans la partie couverte du pont de franc-bord.

Règle LV.—Ligne de tonture réglementaire

Les ordonnées en centimètres de la ligne de tonture réglementaire sont données dans la table suivante, où L est la longueur du navire en mètres:

Position.	Ordonnées.	Facteur.
P.A.R.....	0,833 L + 25,4	1
1/6 L de P.A.R.....	0,37 L + 11,3	4
1/3 L de P.A.R.....	0,0925 L + 2,825	2
Milieu.....	0.	4
1/3 L de P.A.V.....	0,185 L + 5,65	2
1/6 L de P.A.V.....	0,74 L + 22,6	4
P.A.V.....	1,666 L + 50,8	1

P.A.R.=Extrémité arrière de la ligne de flottaison correspondant au franc-bord d'été.

P.A.V.=Extrémité avant de la ligne de flottaison correspondant au franc-bord d'été.

Règle LVI.—*Mesure des écarts avec la ligne de tonture réglementaire*

Lorsque la ligne de tonture diffère de la ligne de tonture réglementaire, les sept ordonnées de chacune des deux lignes sont multipliées par les facteurs correspondants donnés dans la table des ordonnées. La différence entre les sommes des produits respectifs divisée par 18 mesure le manque ou l'excès de tonture. Lorsque la moitié arrière de la ligne de tonture est plus haute que la ligne de tonture réglementaire et lorsque la moitié avant est moins haute que cette ligne de tonture réglementaire aucune amélioration de franc-bord n'est accordée pour la partie la plus haute et la diminution correspondant à la partie basse est seule mesurée.

Lorsque la moitié avant de la ligne de tonture est plus haute que la ligne de tonture réglementaire et lorsque la partie arrière de la tonture n'est pas moindre que 75 pour cent de la tonture réglementaire, on doit tenir compte de la partie en excédent. Lorsque la partie arrière a une tonture moindre que 50 pour cent de la valeur de la tonture réglementaire, on ne doit pas tenir compte de l'excès de tonture à l'avant. Lorsque la tonture à l'arrière est comprise entre 50 et 75 pour cent de la tonture réglementaire, une correction intermédiaire peut être donnée pour excès de tonture à l'avant.

Règle LVII.—*Correction pour les écarts avec la ligne de tonture réglementaire*

La correction pour la tonture est égale au manque ou à l'excès de tonture (voir Règle LVI) multiplié par 0,75—

S

—, S étant la longueur totale de superstructures, telle
2 L

qu'elle est définie par la Règle XL.

Règle LVIII.—*Addition pour manque de tonture*

Lorsque la tonture est moindre que la tonture réglementaire, la correction pour manque de tonture (voir Règle LVII) est ajoutée au franc-bord.

Règle LIX.—*Déduction pour excès de tonture*

Dans les navires à pont découvert et dans ceux dont la superstructure fermée couvre 0,1 L sur l'avant et 0,1 L sur l'arrière du milieu du navire, la correction pour excès de tonture (voir Règle LVII) est déduite du franc-bord; dans les navires à superstructures détachées où aucune superstructure fermée ne couvre le milieu du navire, aucune déduction n'est faite du franc-bord; lorsqu'une superstruc-

ture fermée couvre moins de 0,1 L sur l'avant et de 0,1 L sur l'arrière du milieu du navire, la déduction est obtenue par interpolation.

La déduction maximum pour excès de tonture est de 38 millimètres à 30 mètres 50 et augmente à raison de 38 millimètres pour chaque augmentation de 30 m. 50 de la longueur du navire.

Bouge

Règle LX. — *Bouge réglementaire*

Le bouge réglementaire des barrots du pont de franc-bord est égal à un cinquantième de la largeur du navire.

Règle LXI. — *Correction pour le bouge*

Lorsque le bouge du pont de franc-bord est plus grand ou plus petit que le bouge réglementaire, le franc-bord est diminué ou augmenté respectivement d'un quart de la différence entre le bouge réel et le bouge réglementaire des barrots multiplié par la fraction de la longueur du pont de franc-bord qui n'est pas couverte par des superstructures fermées. La diminution de franc-bord accordée pour le bouge ne peut dépasser celle qui correspond à un bouge double du bouge réglementaire.

Francs-bords minima

Règle LXII. — *Franc-bord d'été*

Le franc-bord d'été minimum est celui qui est déduit de la Table de franc-bord après correction pour les écarts avec les "standards" et après déduction pour les superstructures.

Le franc-bord en eau salée mesuré à partir de l'intersection de la surface supérieure du pont de franc-bord avec la surface extérieure de la coque ne doit pas être inférieur à 51 millimètres.

Règle LXIII. — *Franc-bord tropical*

Le franc-bord minimum dans la zone tropicale est le franc-bord obtenu en déduisant du franc-bord d'été $\frac{1}{48}$ du tirant d'eau d'été mesuré du dessus de quille jusqu'au centre du disque.

Le franc-bord en eau salée mesuré à partir de l'intersection de la surface supérieure du pont de franc-bord avec la surface extérieure du bordé de muraille ne doit pas être inférieur à 51 millimètres.

Règle LXIV. — *Franc-bord d'hiver*

Le franc-bord minimum en hiver est le franc-bord obtenu en ajoutant au franc-bord d'été $\frac{1}{48}$ du tirant d'eau d'été mesuré du dessus de quille jusqu'au centre du disque.

Règle LXV. — *Franc-bord d'hiver dans l'Atlantique Nord*

Le franc-bord minimum pour les navires dont la longueur est inférieure ou égale à 100m58 et qui effectuent pendant les mois d'hiver des voyages à travers l'Atlantique Nord au nord du parallèle 36° Nord est égal au franc-bord d'hiver augmenté de 51 millimètres; pour les navires plus longs que 100m58 il est égal au franc-bord d'hiver.

Règle LXVI. — *Franc-bord en eau douce*

Le franc-bord minimum en eau douce de densité égale à 1 est le franc-bord obtenu en déduisant du franc-bord mi-

nimum en eau salée $\frac{\Delta}{40 T}$ centimètres, où :

Δ = déplacement en eau salée en tonnes métriques à la ligne de charge d'été;

T = tonnes métriques par centimètre d'immersion dans l'eau salée à la ligne de charge d'été.

Lorsque le déplacement à la ligne de charge d'été ne peut être certifié, la déduction doit être de $\frac{1}{48}$ du tirant d'eau d'été mesuré depuis le dessus de quille jusqu'au centre du disque.

Règle LXVII. — *Table de franc-bord pour les vapeurs*

VALEURS de base des francs-bords minimum d'été pour les vapeurs qui sont conformes aux "standards" définis dans les Règles.

L	Franc-bord.	L	Franc-bord.	L	Franc-bord.	L	Franc-bord.
Mètres.	Millims.	Mètres.	Millims.	Mètres.	Millims.	Mètres.	Millims.
24,38	203	76,20	820	128,02	1976	179,83	3226
27,43	229	79,25	874	131,06	2055	182,88	3289
30,48	254	82,30	927	134,11	2134	185,93	3353
33,53	279	85,34	983	137,16	2212	188,98	3414
36,58	305	88,39	1041	140,21	2291	192,02	3475
39,62	330	91,44	1102	143,26	2370	195,07	3533
42,67	361	94,49	1166	146,30	2446	198,12	3592
45,72	394	97,54	1229	149,35	2522	201,17	3650
48,77	429	100,58	1295	152,40	2598	204,22	3706
51,82	465	103,63	1364	155,45	2672	207,26	3762
54,86	503	106,68	1435	158,50	2746	210,31	3815
57,91	544	109,73	1509	161,54	2817	213,36	3863
60,96	587	112,78	1585	164,59	2888	216,41	3922
64,01	630	115,82	1661	167,64	2957	219,46	3973
67,06	676	118,87	1737	170,69	3025	222,50	4026
70,10	724	121,92	1816	173,74	3094	225,55	4077
73,15	770	124,97	1895	176,78	3160	228,60	4127

(i) Les francs-bords minima pour les navires à pont découvert sont obtenus en augmentant les francs-bords donnés par la table ci-dessus à raison de 38 millimètres par 30m50 de longueur.

(ii) Les francs-bords correspondant aux valeurs intermédiaires de la longueur sont obtenus par interpolation.

(iii) Lorsque c'est supérieur à 0,68, le franc-bord est multiplié par le facteur $\frac{c + 0,68}{1,36}$.

(iv) Lorsque C est supérieur à $\frac{L}{15}$ le franc-bord est augmenté de la quantité $8,33 \left(C - \frac{L}{15} \right)$ R millimètres, où R est égal à $\frac{L}{3,96}$ lorsque la longueur est moindre que 118m90 et égal à 30 lorsque la longueur est égale ou supérieure à 118m90.

Dans le cas d'un navire ayant au milieu de la longueur une superstructure fermée s'étendant au moins sur 0,6 L, ou d'un navire ayant un trunk complet ou une suite de superstructures partielles intactes et trunks s'étendant de l'avant à l'arrière, si C est plus petit que $\frac{L}{15}$, le franc-bord est réduit de la quantité ci-dessus.

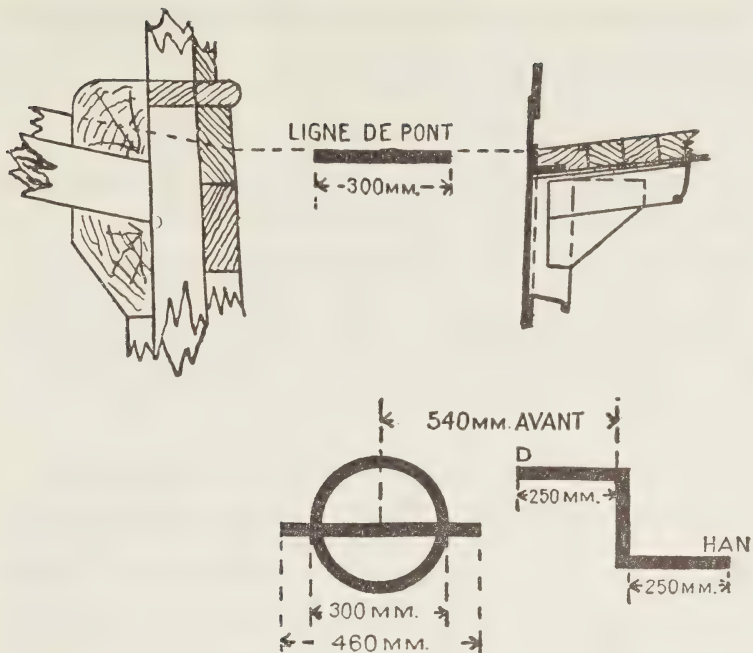
Lorsque la hauteur des superstructures ou du trunk est plus petite que la hauteur réglementaire, la réduction est dans le rapport de la hauteur réelle à la hauteur réglementaire.

(v) Lorsque le creux réel mesuré au milieu jusqu'à la surface du pont de franc-bord est plus grand ou plus petit que C, la différence entre les creux (en millimètres) est ajoutée ou retranchée au franc-bord.

4ÈME PARTIE. — LIGNES DE CHARGE POUR LES VOILIERS

Règle LXVIII. — *Lignes employées conjointement avec le disque*

La ligne de franc-bord d'hiver et la ligne de franc-bord tropical ne sont pas marquées sur les voiliers. Le franc-bord minimum en eau salée déterminant la ligne de charge jusqu'à laquelle les voiliers peuvent être chargés en hiver et dans la zone tropicale correspond au centre du disque (voir figure 3).



Règle LXIX. — *Conditions dans lesquelles les lignes de charge sont assignées*

Les conditions dans lesquelles les lignes de charge sont assignées sont celles qui sont contenues dans la 2^{ème} Partie des présentes Règles.

Règle LXX. — *Calcul du franc-bord*

Les francs-bords sont calculés d'après la Table de franc-bord pour les voiliers de la même façon que les francs-bords des vapeurs sont calculés d'après la Table de francs-bords des vapeurs, sauf en ce qui concerne les points suivants.

Règle LXXI. — *Creux pour le franc-bord (C)*

Dans les voiliers ayant un relevé de varangues supérieur à 125 millimètres par mètre la distance verticale mesurée depuis le dessus de quille (Règle XXXIV) est réduite de la demi-différence entre le relevé total des varangues en un point situé à la demi-largeur du navire et le relevé total correspondant à une inclinaison de 125 millimètres par mètre. La réduction maximum à apporter ne peut dépasser celle qui correspond à un relevé de varangues de 208 millimètres par mètre de la demi-largeur du navire.

Lorsque les formes de la partie inférieure du maître couple sont creuses ou qu'il existe des galbords épais, le creux est mesuré depuis le point où le prolongement vers l'axe de la ligne tangente à la partie plate du fond coupe le côté de la quille.

La profondeur employée avec la Table de franc-bord ne doit pas être inférieure à $\frac{L}{12}$.

Règle LXXII.—*Coefficient de finesse (c)*

Le coefficient employé avec la Table de franc-bord ne doit pas être inférieur à 0,62 ni supérieur à 0,72.

Règle LXXIII.—*Superstructures dans les navires en bois*

Dans les navires en bois la construction et les dispositifs de fermeture des superstructures pour lesquelles des réductions sont apportées au franc-bord, doivent être réalisés à la satisfaction de l'Autorité habilitée pour l'assignation des francs-bords.

Règle LXXIV.—*Déduction pour superstructures*

Lorsque la longueur effective des superstructures est égale à L, la déduction à apporter au franc-bord est de 76 millimètres pour les navires dont la longueur est de 24m40 et de 711 millimètres pour les navires dont la longueur est égale ou supérieure à 100m58. La déduction à apporter pour les valeurs intermédiaires de la longueur s'obtient par interpolation. Lorsque la longueur effective totale des superstructures est moindre que L, la déduction est le pourcentage indiqué dans la Table suivante :

Types de superstructures.	Longueur effective des superstructures (E).											Ligne.
	0	,1 L	,2 L	,3 L	,4 L	,5 L	,6 L	,7 L	,8 L	,9 L	L	
	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	
Tous types sans château.	0	7	13	17	23,5	30	47½	70	80	90	100	A
Tous types avec château*.....	0	7	14,7	22	32	42	56	70	80	90	100	B

* Lorsque la longueur effective du château est moindre que 0,2 L, les pourcentages s'obtiennent par interpolation entre les lignes B et A. Les pourcentages de réduction correspondant à des longueurs intermédiaires de superstructures s'obtiennent par interpolation.

Règle LXXV.—*Francs-bords minima*

Aucune augmentation du franc-bord n'est exigée pour l'hiver et aucune réduction n'est permise pour la zone tropicale.

Une augmentation du franc-bord égale à 76 millimètres est apportée pour les voyages effectués à travers l'Atlantique Nord au nord du parallèle de 36° N. pendant les mois d'hiver.

Dans les calculs de franc-bord en eau douce pour un navire en bois, le tirant d'eau est mesuré depuis le can inférieur de la râblure de quille jusqu'au centre du disque.

Règle LXXVI.—*Table des francs-bords pour les voiliers*

FRANCS-BORDS minima d'été, d'hiver, et tropicaux pour les voiliers à pont découvert en fer et en acier conformes aux "standards" définis dans les Règles.

L.	Franc-bord.	L.	Franc-bord.	L.	Franc-bord.	L.	Franc-bord.
24,384	234	42,67	541	60,96	899	82,30	1359
27,430	279	45,72	597	64,01	963	85,34	1430
30,48	328	48,77	655	67,06	1026	88,39	1501
33,53	378	51,82	716	70,10	1090	91,44	1572
36,54	432	54,86	777	73,15	1156	94,49	1643
39,62	485	57,91	838	76,20	1222	97,54	1717
				79,25	1290	100,58	1791

(i) Les francs-bords pour les valeurs intermédiaires de la longueur s'obtiennent par interpolation.

(ii) Lorsque c est supérieur à 0,62, le franc-bord est multiplié par le facteur: $\frac{c + 0,62}{1,24}$

(iii) Lorsque C est supérieur à $\frac{L}{12}$ le franc-bord est augmenté de la quantité $8,33\left(C - \frac{L}{12}\right) \times \left(10 + \frac{L}{7,62}\right)$ millimètres.

(iv) Lorsque le creux réel mesuré jusqu'à la surface du pont de franc-bord au milieu du navire est supérieur ou inférieur à C , la différence entre les creux (en millimètres) est ajoutée ou retranchée au franc-bord.

Règle LXXVII.—*Franc-bord pour les voiliers en bois*

Le franc-bord pour un voilier en bois est égal au franc-bord qui, tous calculs faits, lui serait accordé s'il était en fer ou en acier, augmenté de telles quantités que l'autorité habilitée pour l'assignation des francs-bords pourra fixer eu égard à la classe, la construction, l'âge et l'état du navire. Les navires en bois de construction primitive, tels que les boutres, les jonques, prahus, &c., doivent être traités par l'Administration autant qu'il sera raisonnable et possible suivant les Règles pour les voiliers.

5^{ème} PARTIE.—LIGNES DE CHARGE POUR LES VAPEURS
TRANSPORTANT DU BOIS EN PONTÉE

—————
Définitions

Chargement de bois en pontée.—L'expression "chargement de bois en pontée" signifie un chargement de bois transporté sur une partie non couverte du pont de franc-

bord ou du pont de superstructure. Cette expression ne comprend pas les chargements de pulpe de bois ni les chargements similaires.

Ligne de charge pour les navires transportant des chargements de bois en pontée.—Une ligne de charge pour les navires transportant des chargements de bois en pontée est une ligne de charge spéciale qui est utilisée seulement quand le navire transporte un chargement de bois en pontée conformément aux conditions et aux règles suivantes:

Règle LXXVIII.—*Marques sur les flancs du navire*

Lignes de charge pour les navires transportant des chargements de bois en pontée.—Les lignes qui indiquent les lignes de charge maxima pour les navires transportant des chargements de bois en pontée dans les différentes circonstances et dans les différentes saisons consistent en des lignes horizontales de 250 millimètres de longueur et de 25 millimètres d'épaisseur disposées perpendiculairement à une ligne verticale tracée à 540 millimètres sur l'arrière du centre du disque (voir figure 4). Elles doivent être marquées et contrôlées dans les mêmes conditions que les lignes de charge ordinaires (voir les Règles V à VII).

La ligne de charge d'été pour les navires transportant des chargements de bois en pontée est indiquée par l'arête supérieure d'une ligne marquée BE.

La ligne de charge d'hiver pour les navires transportant des chargements de bois en pontée est indiquée par l'arête supérieure d'une ligne marquée BH.

La ligne de charge d'hiver dans l'Atlantique Nord pour les navires transportant des chargements de bois en pontée est indiquée par l'arête supérieure d'une ligne marquée BHAN.

La ligne de charge tropicale pour les navires transportant des chargements de bois en pontée est indiquée par l'arête supérieure d'une ligne marquée BT.

La ligne de charge d'été en eau douce pour les navires transportant des chargements de bois en pontée est indiquée par l'arête supérieure d'une ligne marquée BD. La différence entre la ligne de charge d'été en eau douce et la ligne de charge d'été pour les navires transportant des chargements de bois en pontée est la correction qui doit être apportée aux autres lignes de charge pour les navires chargeant du bois en pontée, lorsque le navire charge en eau douce.*

* Lorsque des navires de mer naviguent dans une rivière ou dans des eaux intérieures, il est permis d'augmenter le chargement du navire d'une quantité qui correspond au poids du combustible, etc., nécessaire à la consommation entre le point de départ et la mer libre.

La ligne de charge tropicale en eau douce pour les navires transportant des chargements de bois en pontée est indiquée par l'arête supérieure d'une ligne marquée BTD.

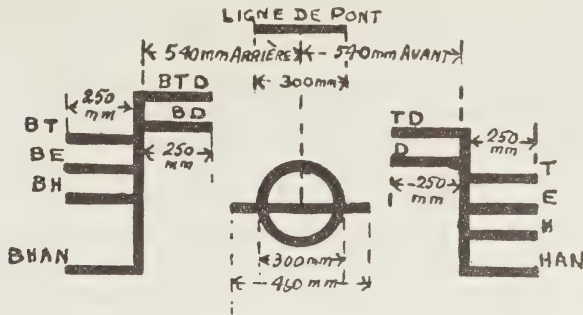


FIGURE 4.

Conditions supplémentaires d'assignation et Règles permettant l'augmentation d'enfoncement

Règle LXXIX.—Construction du Navire

La structure du navire doit être d'une solidité suffisante eu égard au tirant d'eau accru et au poids de la pontée.

Règle LXXX.—Superstructures

Le navire doit avoir un gaillard ayant au moins la hauteur réglementaire et une longueur d'au moins 7 pour cent de la longueur du navire et, en plus, une dunette ou une demi-dunette pourvue d'un capot solide en acier ou d'un rouf installé à l'arrière.

Règle LXXXI.—Encaissement des machines

Les encaissements des machines sur le pont de franc-bord doivent être protégés par une superstructure ayant au moins la hauteur réglementaire, à moins que ces encaissements soient d'une solidité et d'une hauteur suffisantes pour permettre l'arrimage du bois en abord.

Règle LXXXII.—Ballasts de double fond

Les water-ballasts situés dans la mi-longueur du navire au milieu doivent avoir une subdivision longitudinale adéquate.

Règle LXXXIII.—Pavois

Le navire doit être muni soit de pavois fixes d'une hauteur d'au moins 990 millimètres, particulièrement renforcés à la partie supérieure et consolidés par de solides jambettes fixées au pont par le travers des barrots et pourvus des sables de décharge nécessaires, soit de rambardes convenables de la même hauteur que celle qui est indiquée ci-dessus pour les pavois, et d'une construction particulièrement robuste.

Règle LXXXIV.—*Ouvertures dans le pont recouvertes par la pontée de bois*

Les ouvertures des espaces situés au-dessous du pont de franc-bord doivent être bien fermées et les tringles mises en place. Toutes les installations telles que les barrots mobiles, les galiotes et panneaux mobiles doivent être en place. Lorsque les cales sont appelées à être ventilées les manches à air doivent être efficacement protégées.

Règle LXXXV.—*Arrimage*

Les puits sur les ponts de franc-bord doivent être remplis de bois, arrimés aussi massivement que possible et de manière à atteindre au moins le niveau de la hauteur réglementaire d'un château. A bord d'un navire qui se trouve en hiver dans une zone d'hiver périodique la hauteur de la pontée au-dessus du pont de franc-bord ne doit pas être supérieure au tiers de la plus grande largeur du navire.

Toute pontée de bois doit être arrimée d'une manière massive, saisie et assujettie. Elle ne doit gêner en aucune façon ni la navigation ni la manœuvre du navire, ni compromettre la conservation pendant toute la durée du voyage d'une marge suffisante de stabilité, eu égard aux augmentations de poids telles que celles résultant du mouillage de la cargaison, ainsi qu'aux réductions de poids provenant par exemple de la consommation du combustible et des approvisionnements.

Règle LXXXVI.—*Protection de l'équipage, accès à la tranche des machines, etc.*

Un moyen d'accès sûr et satisfaisant doit permettre d'atteindre, à tout moment, les locaux de l'équipage, la tranche des machines et toutes les autres parties qui sont obligatoirement utilisées pour la manœuvre. Aux endroits qui permettent d'atteindre ces parties, la pontée doit être arrimée de telle façon que les ouvertures y donnant accès puissent être convenablement fermées et assujetties de manière à empêcher toute rentrée d'eau. Des moyens de protection efficaces pour l'équipage, sous la forme de garde-corps ou de filières s'élevant au moins à 1m22 au-dessus de la pontée et espacés verticalement de 30 centimètres au plus les uns des autres, doivent être installés de chaque côté de la pontée. Le dessus de la pontée doit être suffisamment nivelé pour servir de passavant.

Règle LXXXVII.—*Dispositions concernant l'appareil à gouverner*

Les dispositifs utilisés pour gouverner doivent être convenablement protégés contre les avaries que pourrait leur occasionner la pontée et, autant que cela est possible, pour

voir être accessibles. Des dispositions doivent être prises pour que l'on puisse gouverner en cas d'avarie aux appareils principaux.

Règle LXXXVIII.—*Montants.*

Lorsque la nature du bois exige l'installation de montants, ces derniers doivent être d'une solidité appropriée et peuvent être en bois ou en métal. Leur écartement doit être en rapport avec la longueur et la nature du bois transporté, mais il ne doit pas être supérieur à 3m05. Des cornières ou des sabots en métal fixés convenablement à la tôle gouttière ou d'autres dispositifs efficaces doivent être prévus pour maintenir les montants.

Règle LXXXIX.—*Saisines.*

La pontée doit être bien saisie sur toute sa longueur par des saisines traversières indépendantes les unes des autres dont l'écartement ne doit pas être supérieur à 3m05.

Des points d'attache pour ces saisines doivent être rivés à la tôle du carreau à des intervalles n'excédant pas 3m05 mètres. La distance comprise entre une cloison fronteau de superstructure et le premier point d'attache voisin ne doit pas être supérieur à 1m98. Des points d'attache additionnels peuvent être fixés sur la tôle gouttière.

Les saisines traversières doivent être en bon état et consister en chaîne à mailles serrées de 19 millimètres au moins ou en fil d'acier flexible de résistance équivalente, elles doivent être garnies de crocs à échappement et de ridoirs accessibles en tout temps.

Les saisines en fil d'acier doivent avoir un bout de chaîne à mailles longues de faible longueur permettant de régler l'amarrage.

Lorsque la longueur des pièces de bois est moindre que 3m66 l'espacement des saisines peut être réduit en proportion ou d'autres dispositions convenables doivent être prises.

Lorsque l'espacement des saisines est égal ou inférieur à 1m52, les dimensions des saisines en chaîne peuvent être réduites; toutefois on ne doit pas employer de la chaîne de moins de 12,7 millimètres ni du câble d'acier de moindre résistance que la chaîne de 12,7 millimètres.

Toutes les installations exigées pour fixer les saisines doivent être d'une résistance appropriée à celle de ces saisines.

Les montants installés sur les ponts de superstructures doivent être espacés de 3m05 et être maintenus transversalement par des saisines de résistance largement suffisantes.

Règle XC.—Plans.

Des plans montrant les dispositions et les installations pour l'arrimage et la tenue des pontées, conformément aux présentes règles, doivent être soumis à l'Autorité habilitée pour l'assignation des francs-bords.

Franc-bord.

Règle XCI.—Calcul du Franc-bord.

Lorsque l'Autorité habilitée pour l'assignation des francs-bords se sera rendu compte que le navire est convenablement installé et que les conditions et les installations sont au moins équivalentes aux exigences indiquées ci-dessus pour le transport des bois en pontée, les francs-bords d'été déterminés suivant les Règles ordinaires et les Tables de la 3^{ème} Partie pourront être corrigées de façon à donner des francs-bords spéciaux pour le bois, en remplaçant les pourcentages qui figurent à la Règle LIII par ceux qui sont donnés dans la Table suivante:

LONGUEUR effective totale de superstructures.

—	0	0,1 l	0,2 l	0,3 l	0,4 l	0,5 l	0,6 l	0,7 l	0,8 l	0,9 l	L
	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%
Navires de tous les types.....	20	30,75	41,5	52,25	63	69,25	75,5	81,5	87,5	93,75	100

Le franc-bord d'hiver pour les navires transportant des bois en pontée s'obtient en ajoutant au franc-bord d'été $\frac{1}{36}$ du tirant d'eau correspondant compté à partir du dessus de quille.

Le franc-bord d'hiver pour le bois dans l'Atlantique Nord est celui prescrit dans la Règle LXV pour les francs-bords d'hiver dans l'Atlantique Nord.

Le franc-bord tropical pour le bois s'obtient en déduisant du franc-bord d'été pour le bois $\frac{1}{48}$ du tirant d'eau correspondant, compté à partir du dessus de quille.

6^{ème} PARTIE.—LIGNES DE CHARGE DES NAVIRES À CITERNES.*Définition.*

Navire à citernes.—L'expression "navires à citernes" s'applique à tout vapeur construit spécialement pour transporter des cargaisons liquides en vrac.

Règle XCII.—Marques sur les murailles du navire.

Les marques sur les murailles sont celles qui sont indiquées au troquis de la Règle IV.

Conditions supplémentaires d'assignation permettant l'augmentation d'enfoncement

Règle XCIII.—*Construction du navire*

Le navire à citernes doit être construit avec une solidité suffisante pour le tirant d'eau accru correspondant au franc-bord assigné.

Règle XCIV.—*Gaillard*

Le navire doit avoir un gaillard ayant une longueur au moins égale à 7 pour cent de la longueur du navire et une hauteur au moins égale à la hauteur réglementaire.

Règle XCV.—*Encaissements des machines*

Les ouvertures dans les encaissements des machines sur le pont de franc-bord doivent avoir des portes en acier. Les encaissements doivent être protégés par une dunette ou un château fermés ayant au moins la hauteur réglementaire ou par un rouf de même hauteur et de solidité équivalente. Les cloisons des extrémités de ces superstructures doivent avoir les échantillons exigés pour les cloisons frontaux de château. Toutes les entrées dans les constructions sur le pont de franc-bord doivent être munies de fermetures efficaces et les seuils doivent avoir une hauteur d'au moins 457 millimètres au-dessus du pont. Les parties exposées des encaissements de la machine sur le pont des superstructures doivent être de construction solide et toutes leurs ouvertures munies de fermetures en acier, attachées de façon permanente sur les encaissements et susceptibles d'être fermées et assujetties de l'intérieur et de l'extérieur; les seuils de ces ouvertures doivent s'élever au moins à 380 millimètres au-dessus du pont. Les panneaux de chaufferies doivent être aussi élevés qu'il est raisonnable et possible de le faire au-dessus du pont de superstructures et avoir de forts couvercles en acier, attachés de façon permanente à leur emplacement.

Règle XCVI.—*Passerelle*

Une passerelle permanente de construction efficace et d'une solidité suffisante, étant donné sa position exposée, doit être installée de l'avant à l'arrière, au niveau du pont de superstructures, entre la dunette et le château et, lorsque l'équipage est logé à l'avant du navire, cette passerelle doit s'étendre du château au gaillard. Tout autre moyen d'accès équivalent, comme des passages au-dessous du pont, peut être employé pour tenir lieu de cette passerelle.

Règle XCVII.—*Protection de l'équipage. Accès à la tranche des machines, etc.*

Un moyen d'accès sûr et satisfaisant doit permettre d'atteindre, du niveau de la passerelle, les locaux de l'équipage,

la tranche des machines et les parties du navire qui sont obligatoirement utilisées pour la manœuvre du navire. Cette règle ne s'applique pas aux chambres des pompes dont les entrées se font du pont de franc-bord quand elles sont munies de moyens de fermeture de la classe 1.

Règle XCVIII.—*Panneaux*

Tous les panneaux du pont de franc-bord ou du pont des caisses d'expansion doivent être fermés par des couvercles en acier robustes et étanches.

Règle XCIX.—*Manches à air*

Les manches à air desservant des espaces situés au-dessous du pont de franc-bord doivent être de solidité suffisante ou être protégées par des superstructures ou des moyens efficaces équivalents.

Règle C.—*Dispositifs pour l'évacuation de l'eau*

Les navires munis de pavois doivent avoir des rambardes au moins sur la moitié de la longueur de la partie exposée du pont ou toutes autres dispositions efficaces pour l'évacuation de l'eau. Le can supérieur du carreau doit être tenu aussi bas que possible et de préférence il ne doit pas dépasser le can supérieur de la cornière gouttière.

Quand les superstructures sont reliées par des trunks, des rambardes doivent être installées sur toute la longueur des parties exposées du pont de franc-bord.

Règle CI.—*Plans.*

Des plans montrant les installations et les dispositions doivent être soumis à l'approbation de l'Autorité habilitée pour l'assignation des francs-bords.

Francs-bords

Règle CII.—*Calcul du franc-bord*

Quand l'Autorité habilitée pour l'assignation des francs-bords aura constaté que les exigences ci-dessus indiquées sont remplies, le franc-bord d'été pourra être calculé d'après la Table de franc-bord des navires à citernes. Toutes les corrections devront être faites suivant la 3^{ème} partie du Règlement à l'exception de celles pour les vapeurs à pont découvert, pour les superstructures détachées, pour l'excès de tonture et pour les voyages d'hiver à travers l'Atlantique Nord.

Règle CIII.—*Réduction pour superstructures détachées*

Lorsque la longueur totale effective des superstructures est moindre que L, la déduction est un pourcentage de

celle prévue pour une longueur de superstructure égale à L.
Elle est obtenue par le tableau suivant :

LONGUEUR totale effective des superstructures

—	0	0,1L	0,2L	0,3L	0,4L	0,5L	0,6L	0,7L	0,8L	0,9L	L
Navires de tous les types.....	% 0	% 7	% 14	% 21	% 31	% 41	% 52	% 63	% 75,3	% 87,7	% 100

Règle CIV.—*Déduction pour excès de tonture*

Quand la tonture est plus grande que la tonture réglementaire, la correction pour excès de tonture (voir Règle LVII de la 3^{ème} Partie, Lignes de Charge pour les Vapeurs) est déduite du franc-bord pour tous les navires à citernes. La Règle LIX de la 3^{ème} Partie ne s'applique pas, sauf toutefois que la déduction maximum pour excès de tonture est de 38 millimètres pour une longueur de 30m50 et qu'elle augmente de 38 millimètres chaque fois que la longueur du navire augmente de 30m50.

Règle CV.—*Voyages pendant l'hiver à travers l'Atlantique Nord.*

Le franc-bord minimum pour les voyages à travers l'Atlantique Nord au nord du parallèle 36°, pendant les mois d'hiver, est égal au franc-bord d'hiver auquel on ajoute autant de fois 25.4 millimètres que la longueur 30m50 est comprise dans la longueur du navire.

Règle CVI.—TABLEAU de franc-bord pour les navires à citernes

L.	Franc-bord.	L.	Franc-bord.
Mètres.	Millimètres.	Mètres.	Millimètres.
57,91	546	121,92	1587
60,96	587	124,97	1648
64,01	627	128,02	1712
67,06	668	131,06	1775
70,10	711	134,11	1841
73,15	754	137,16	1908
76,20	800	140,21	1974
79,25	846	143,26	2037
82,30	894	146,30	2101
85,34	942	149,35	2162
88,39	993	152,40	2222
91,44	1044	155,45	2281
94,49	1095	158,50	2339
97,54	1146	161,54	2395
100,58	1196	164,59	2451
103,63	1250	167,64	2504
106,68	1303	170,69	2558
109,73	1359	173,74	2609
112,78	1415	176,78	2657
115,82	1471	179,83	2705
118,87	1529	182,88	2753

Le cas des navires d'une longueur de plus de 182m88 est laissé à l'Administration.

ANNEXE II

LIMITES DES ZONES ET DES RÉGIONS PÉRIODIQUES *Zones*

La limite Sud de la "zone d'hiver périodique" septentrionale est constituée par une ligne tracée: suivant le parallèle de latitude 36° Nord depuis la côte Est de l'Amérique du Nord jusqu'à Tarifa, en Espagne; suivant le parallèle de latitude 35° Nord depuis la côte Est de Corée jusqu'à la côte Ouest de Honshiu, Japon; suivant le parallèle de latitude 35° Nord depuis la côte Est de Honshiu jusqu'au méridien de longitude 150° Ouest; et suivant une ligne droite jusqu'à la côte Ouest de l'île de Vancouver au point de latitude 50° Nord. Fusan (Corée) et Yokohama sont considérés comme étant sur la ligne de démarcation de la "zone d'hiver périodique" et de la "zone d'été."

La limite Nord de la "zone tropicale" est constituée par une ligne tracée: suivant le parallèle de latitude 10° Nord depuis la côte Est de l'Amérique du Sud jusqu'au méridien de longitude 20° Ouest; suivant le méridien 20° Ouest jusqu'au parallèle de latitude 20° Nord; et suivant le parallèle de latitude 20° Nord jusqu'à la côte Ouest d'Afrique; suivant le parallèle de latitude 8° Nord depuis la côte Est d'Afrique jusqu'à la côte Ouest de la péninsule de Malaisie, le long des côtes de Malaisie et du Siam jusqu'à la côte Est de Cochinchine au point de latitude 10° Nord; suivant le parallèle de latitude 10° Nord jusqu'au méridien de longitude 145° Est, suivant le méridien 145° Est jusqu'au parallèle de latitude 13° Nord, suivant le parallèle de latitude 13° Nord jusqu'à la côte Ouest de l'Amérique centrale. Saïgon est considéré comme étant sur la ligne de démarcation de la "zone tropicale" et de la "région tropicale périodique" (4).

La limite Sud de la "zone tropicale" est constituée par une ligne tracée: suivant le parallèle du Tropique du Capricorne depuis la côte Est de l'Amérique du Sud jusqu'à la côte Ouest d'Afrique; suivant le parallèle de latitude 20° Sud depuis la côte Est d'Afrique jusqu'à la côte Ouest de Madagascar, le long des côtes Ouest et Nord de Madagascar jusqu'au méridien de longitude 50° Est, suivant le méridien de longitude 50° Est jusqu'au parallèle de latitude 10° Sud, suivant le parallèle de latitude 10° Sud jusqu'au méridien de longitude 110° Est, suivant une ligne droite jusqu'à Port Darwin, en Australie, vers l'Est le long des côtes d'Australie et de l'île Wessel jusqu'au cap Wessel, suivant le parallèle de latitude 11° Sud jusqu'à la côte

Ouest du cap York, suivant le parallèle de latitude 11° Sud depuis la côte Est du cap York jusqu'au méridien de longitude 150° Ouest, suivant une ligne droite jusqu'au point de latitude 26° Sud et longitude 75° Ouest, et suivant une ligne droite jusqu'à la côte Ouest de l'Amérique du Sud au point de latitude 30° Sud. Coquimbo, Rio de Janeiro et Port Darwin sont considérés comme étant sur la ligne de démarcation de la "zone tropicale" et de la "zone d'été."

Les régions suivantes sont considérées comme appartenant à la "zone tropicale":

(1) *Le Canal de Suez, la Mer Rouge et le golfe d'Aden*, à partir de Port Saïd jusqu'au méridien de longitude 45° Est. Aden et Berbera sont considérés comme étant sur la ligne de démarcation de la zone tropicale et de la zone tropicale périodique 2 (b).

(2) *Le Golfe Persique*, jusqu'au méridien de longitude 59° Est.

La limite Nord de la "zone d'hiver périodique" méridionale est constituée par une ligne tracée: suivant le parallèle de latitude 40° Sud depuis la côte Est de l'Amérique du Sud jusqu'au méridien de longitude 56° Ouest, suivant une ligne droite jusqu'au point de latitude 34° Sud et longitude 50° Ouest, suivant le parallèle de latitude 34° Sud jusqu'à la côte Ouest de l'Afrique du Sud suivant une ligne droite issue de la côte Est de l'Afrique du Sud au point de latitude 30° Sud jusqu'à la côte Ouest d'Australie au point de latitude 35° Sud le long de la côte Sud d'Australie jusqu'au cap Arid, suivant une ligne droite issue de ce dernier point jusqu'au cap Grim, en Tasmanie, le long de la côte Nord de Tasmanie jusqu'à Eddystone Point, suivant une ligne droite issue de ce dernier point jusqu'à la côte Ouest de l'île du Sud de la Nouvelle-Zélande au point de longitude 170° Est, le long des côtes Ouest, Sud et Est de l'île du Sud jusqu'au cap Saunders, suivant une ligne droite issue de ce cap jusqu'au point de latitude 33° Sud et longitude 170° Ouest, et suivant le parallèle de latitude 33° Sud jusqu'à la côte Ouest de l'Amérique du Sud. Valparaiso, Capetown et Durban sont considérés comme étant sur la ligne de démarcation de la "zone d'hiver périodique" méridionale et de la "zone d'été".

Zones d'Eté

Les autres régions constituent les "zones d'été".

Régions périodiques

Les régions suivantes sont des "régions tropicales périodiques":

(1) *Dans l'Océan Atlantique Nord.*

Région limitée: au Nord par une ligne tracée du cap Catoche dans le Yucatan jusqu'au cap San Antonio dans l'île de Cuba, par la côte Sud de Cuba jusqu'au point de latitude 20° Nord, et par le parallèle de latitude 20° Nord jusqu'au méridien de longitude 20° Ouest, à l'Ouest par la côte de l'Amérique centrale, au Sud par la côte Nord de l'Amérique du Sud et par le parallèle de latitude 10° Nord, et à l'Est par le méridien de longitude 20° Ouest.

Cette région est:

Zone tropicale du 1^{er} novembre au 15 juillet.

Zone d'été du 16 juillet au 31 octobre.

(2) *Mer d'Arabie.*

(a) *Au nord du parallèle de latitude 24° N.*

Cette région est:

Zone tropicale du 1^{er} août au 20 mai.

Zone d'été du 21 mai au 31 juillet.

Karachi est considéré comme étant sur la ligne de démarcation de cette région et de la région tropicale périodique (b) ci-dessous—

(b) *Au Sud du parallèle de latitude 24° N.*

Cette région est:

Zone tropicale du 1^{er} décembre au 20 mai et du 16 septembre au 15 octobre.

Zone d'été du 21 mai au 15 septembre et du 16 octobre au 30 novembre.

(3) *Golfe du Bengale.*

Zone tropicale du 16 décembre au 15 avril.

Zone d'été du 16 avril au 15 décembre.

(4) *Dans la mer de Chine.*

Région limitée: à l'Ouest et au Nord par les côtes d'Indo-Chine et de Chine jusqu'à Hong Kong; à l'Est par une ligne droite jusqu'au port de Sual (Ile de Luçon) et par les côtes Ouest des Iles de Luçon, Samar et Leyte jusqu'au parallèle de 10° N.; et au Sud par le parallèle de latitude 10° N.

Hong Kong et Sual sont considérés comme étant sur la ligne de démarcation de la zone tropicale périodique et de la zone d'été.

Cette région est:

Zone tropicale du 21 janvier au 30 avril.

Zone d'été du 1^{er} mai au 20 janvier.

(5) *Dans l'Océan Pacifique Nord.*

(a) Région limitée: au Nord par le parallèle de latitude 25° N., à l'Ouest par le méridien de longitude 160° E., au Sud par le parallèle de latitude 13° N. et à l'Est par le méridien de longitude 130° W.

Cette région est:

Zone tropicale du 1^{er} avril au 31 octobre.

Zone d'été du 1^{er} novembre au 31 mars.

(b) Région limitée: au Nord et à l'Est par les côtes de Californie, du Mexique et de l'Amérique centrale, à l'Ouest par le méridien de longitude 120° W. et par une ligne droite joignant le point de latitude 30° N. et longitude 120° W. au point de latitude 13° N. et de longitude 105° W. et au Sud par le parallèle de latitude 13° N.

Cette région est:

Zone tropicale du 1^{er} mars au 30 juin et du 1^{er} au 30 novembre.

Zone d'été du 1^{er} juillet au 31 octobre et du 1^{er} décembre au 28/29 février.

(6) *Dans l'Océan Pacifique Sud.*

(a) Région limitée: au Nord par le parallèle de latitude 11° S., à l'Ouest par la côte Est d'Australie, au Sud par le parallèle de latitude 20° S. et à l'Est par le méridien de longitude 175° E., et également le Golfe de Carpentarie au Sud du parallèle de latitude 11° S.

Cette région est:

Zone tropicale du 1^{er} avril au 30 novembre.

Zone d'été du 1^{er} décembre au 31 mars.

(b) Région limitée: à l'Ouest par le méridien de 150° W., au Sud par le parallèle de latitude 20° S. et au Nord et à l'Est par la ligne droite constituant la limite Sud de la zone tropicale.

Cette région est:

Zone tropicale du 1^{er} mars au 30 novembre.

Zone d'été du 1^{er} décembre au 28/29 novembre.

Les régions suivantes sont des "régions d'hiver périodiques":

Zone d'hiver périodique septentrionale (entre l'Amérique du Nord et l'Europe).

(a) Région située à l'intérieur et au Nord de la ligne tracée comme il suit: suivant le méridien de longitude 50° W. depuis la côte du Groenland jusqu'au parallèle de latitude 45° N., suivant le parallèle de latitude 45° N. jusqu'au méridien de longitude 15° W., suivant ce méridien jusqu'au parallèle de latitude 60° N., et suivant le parallèle de latitude 60° N. jusqu'à la côte Ouest de Norvège.

Cette région est:

Zone d'hiver du 16 octobre au 15 avril.

Zone d'été du 16 avril au 15 octobre.

Bergen est considéré comme étant sur la ligne de démarcation de cette région et de la région (b) définie ci-dessous.

(b) Région située au Nord du parallèle de latitude 36° N. et en dehors de la région (a) définie ci-dessus.

Zone d'hiver du 1^{er} novembre au 31 mars.

Zone d'été du 1^{er} avril au 31 octobre.

Mer Baltique (jusqu'au parallèle de latitude du Skaw).

Zone d'hiver du 1^{er} novembre au 31 mars.

Zone d'été du 1^{er} avril au 31 octobre.

Mer Méditerranée et Mer Noire.

Zone d'hiver du 16 décembre au 15 mars.

Zone d'été du 16 mars au 15 décembre.

Zone d'hiver périodique septentrionale (entre l'Asie et l'Amérique du Nord, excepté la mer du Japon au Sud du parallèle de latitude 50° N.).

Zone d'hiver du 16 octobre au 15 avril.

Zone d'été du 16 avril au 15 octobre.

Mer du Japon entre les parallèles de latitude 35° N. et 50° N.

Zone d'hiver du 1^{er} décembre au 28/29 février.

Zone d'été du 1^{er} mars au 30 novembre.

Zone d'hiver périodique méridionale.

Zone d'hiver du 16 avril au 15 octobre.

Zone d'été du 16 octobre au 15 avril.

ANNEXE III

Certificat International de Franc-bord

DÉLIVRÉ sous l'autorité du Gouvernement d.....
en vertu des dispositions de la Convention Internationale
de 1930 sur les Lignes de Charge.

Numéro ou lettres
distinctifs du
Navire.....

Navire

Port d'immatriculation

Tonnage brut

Franc-bord

mesuré à

*partir de la
ligne de pont*

*Emplacement de la
Ligne*

Tropical (a) ...au-dessus de (b).

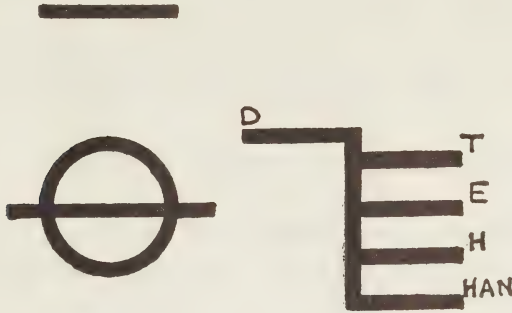
Eté (b) Arête supérieure de
la ligne passant
par le centre du
disque.

Hiver (c) ..au-dessous de (b).

Hiver dans l'Atlantique Nord.. (d) ..au-dessous de (b).

Réduction en eau douce pour tous les francs-bords.....

L'arête supérieure de la ligne de pont à partir de laquelle
ces francs-bords sont mesurés se trouve à
au-dessus de la face supérieure du pont de
en abord.



Le présent certificat est délivré pour attester que le
navire a été visité et que ses francs-bords et lignes de charge
indiqués ci-dessus ont été assignés conformément aux dis-
positions de la Convention.

Ce certificat est valable jusqu'au.....*

Délivré à le

*Placer ici la signature ou le sceau et la qualification de
l'autorité chargée de délivrer le certificat.*

Le navire ayant satisfait entièrement aux prescriptions
de la Convention, ce certificat est renouvelé jusqu'au.....
.....

A le

Signature ou sceau et qualification de l'autorité.

Le navire ayant satisfait entièrement aux prescriptions
de la Convention, ce certificat est renouvelé jusqu'au.....
.....

A le

Signature ou sceau et qualification de l'autorité.

Le navire ayant satisfait entièrement aux prescriptions
de la Convention, ce certificat est renouvelé jusqu'au.....
.....

A le

Signature ou sceau et qualification de l'autorité.

* Voir au verso.

Nota.—Lorsque des vapeurs de mer naviguent dans des eaux intérieures,
il est permis d'augmenter le chargement du navire d'une quantité qui cor-
respond au poids de combustible, &c., nécessaire à la consommation entre le
point de départ et la mer libre.

ANNEXE IV.

Nomenclature des Lois et Règlements concernant les lignes de charge considérés comme équivalents aux British Board of Trade Rules, 1906.

Australie.

Part IV of the Navigation Act, 1912-1920, and Navigation (Load Line) Regulations of 11th December, 1924.

Belgique.

Loi sur la sécurité des navires (7 décembre 1920).

Chili.

Reglamento para el trazado del disco, marcas y linea oficial de carguio de las naves mercantes. Decree No. 1896 of 12th November, 1919.

Danemark.

Merchant Shipping (Inspection of Ships) Acts of the 29th March, 1920, with later amendments.

Rules and Tables of Freeboard for Ships, dated 30th September, 1909, as amended by Notification of 25th July, 1918.

France.

Loi du 17 avril 1907. Arrêté du 5 septembre 1908. Décret du 21 septembre 1908. Autre décret du 21 septembre 1908 modifié par le décret du 1er septembre 1925. Décret du 12 mai 1927. Décret du 17 janvier 1928.

Allemagne.

Vorschriften der See-Berufsgenossenschaft über den Freibord für Dampfer und Segelschiffe, Ausgabe 1908.

Hong Kong.

Merchant Shipping Consolidation Ordinance (No. 10 of 1899) as amended by Ordinances Nos. 31 of 1901, 2 of 1903, 5 of 1905, 16 of 1906, 9 of 1909, and 6 of 1910.

Islande.

Law No. 58 of the 14th June, 1929, Sections 25-26.

Inde.

Indian Merchant Shipping Act, 1923.

Italie.

Regole e tavole per assignazione del "Bordo Libero," approved by decree dated 1st February, 1929—VII of the Italian Minister for Communications.

Prior to 1929—British Board of Trade Rules, 1906.

Japon.

Ship Load Line Law [Law No. 2 of the 10th year of Taisho (1921)] and the Rules and Regulations relating thereto.

Pays-Bas.

Decree of 22nd September, 1909 (Official Journal, No. 315).

Indes Néerlandaises.

Netherlands Decree of 22nd September, 1909 (Official Journal, No. 315).

Nouvelle-Zélande.

British Board of Trade Rules, 1906.

Norvège.

Norwegian Freeboard Rules and Tables of 1909.

Portugal.

Decree No. 11,210 of the 18th July, 1925, and Regulations and Instructions relating thereto.

Espagne.

Reglamento para el Trazado del Disco y Marcas de Maxima Carga de los Buques merchantes, 1914.

Straits Settlements.

British Board of Trade Rules, 1906.

Suède.

Rules and Tables of Freeboard approved by decree of 21st May, 1910.

Royaume-Uni.

Board of Trade Rules, 1906.

Etats-Unis d'Amérique.

British Board of Trade Rules, 1906.

U.R.S.S.

Rules and Regulations relating to the Load Lines of seagoing merchant vessels, published by Register of U.S.S.R., 1928.

OTTAWA: Imprimé par FREDERICK ALBERT ACLAND, Imprimeur des Lois de
Sa Très Excellente Majesté le Roi.

RATIFICATIONS

Pays	Date	Pays	Date
Etats-Unis.....	10 juin 1931	Italie.....	1er octobre 1932
Danemark.....	13 août 1931	Portugal.....	" 1932
Lettonie.....	29 janvier 1932	Norvège.....	" 1932
Pays-Bas.....	9 avril 1932	Suède.....	" 1932
CANADA.....	1er octobre 1932	Espagne.....	" 1932
Royaume-Uni.....	" 1932	Union soviétique.	" 1932
Nouvelle-Zélande....	" 1932	France.....	" 1932
(y compris le Samoa occidental)		Islande.....	26 novembre 1932
Finlande.....	1er octobre 1932	Cuba.....	9 décembre 1932

ACCESSIONS

Roumanie.....1er janvier 1932 Hongrie.....16 janvier 1933,

Can.
Misc
T

Treaties

DOMINION OF CANADA

TREATY SERIES, 1932
No. 6

INTERNATIONAL CONVENTION
FOR THE
SAFETY OF LIFE AT SEA

Signed at London May 31, 1929

Canadian Ratification deposited October 1, 1932



OTTAWA
J. O. PATENAUDE, ACTING KING'S PRINTER
1933

Price, 25 cents

**INTERNATIONAL CONFERENCE ON
SAFETY OF LIFE AT SEA,
1929**

**CONFÉRENCE INTERNATIONALE
POUR LA SAUVEGARDE DE LA
VIE HUMAINE EN MER,
1929**

OTTAWA
F. A. ACLAND
PRINTER TO THE KING'S MOST EXCELLENT MAJESTY
1929

INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE SAFETY OF LIFE AT SEA

PREAMBLE

The Governments of Germany, the Commonwealth of Australia, Belgium, Canada, Denmark, Spain, the Irish Free State, the United States of America, Finland, France, the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland, India, Italy, Japan, Norway, the Netherlands, Sweden, the Union of Socialist Soviet Republics; being desirous of promoting safety of life at sea by establishing in common agreement uniform principles and rules directed thereto;

Considering that this end may best be achieved by the conclusion of a Convention;

Have appointed their Plenipotentiaries, namely:

The Government of Germany:

Dr. Friedrich STHAMER, Ambassador Extraordinary and Plenipotentiary of the German Reich in London.

Mr. Gustav KOENIGS, Ministerialdirigent in the Reichsverkehrsministerium, Geheimer Regierungsrat, Berlin.

Mr. Arthur WERNER, Oberregierungsrat in the Reichsverkehrsministerium, Geheimer Justizrat, Berlin.

Mr. Walter LAAS, Professor, Director of the "Germanischer Lloyd" Classification Society, Berlin.

Dr. Otto RIESS, Director ret. of the Reichsschiffsvermessungsamt, Geheimer Regierungsrat, Neubrandenburg.

Mr. Herman GIESS, Ministerialrat in the Reichspostministerium, Berlin.

Vice-Admiral Hugo DOMINIK, President of the "Deutsche Seewarte," Hamburg.

The Government of the Commonwealth of Australia:

Captain Henry James FEAKES, Royal Australian Navy, Commonwealth Naval Representative in London.

Lieut.-Commander Thomas FREE, Royal Naval Reserve (Retired).

Captain J. K. DAVIS, Commonwealth Director of Navigation.

The Government of Belgium:

Baron DE GERLACHE DE GOMERY, Director-General of the Marine Department.

Mr. Gustave DE WINNE, Ingénieur en Chef, Director of the Marine Department.

Mr. Georges GOOR, Adviser to the Marine Department.

The Government of Canada:

Mr. Alexander JOHNSTON, Deputy Minister of Marine.

Mr. Lucien PACAUD, Secretary in the Office of the Canadian High Commissioner in London.

CONVENTION INTERNATIONALE POUR LA SAUVEGARDE DE LA VIE HUMAINE EN MER

PRÉAMBULE

Les Gouvernements de l'Allemagne, du Commonwealth d'Australie, de la Belgique, du Canada, du Danemark, de l'Espagne, de l'Etat Libre d'Irlande, des Etats-Unis d'Amérique, de la Finlande, de la France, du Royaume Uni de la Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord, de l'Inde, de l'Italie, du Japon, de la Norvège, des Pays-Bas, de la Suède, de l'Union des Républiques Soviétistes Socialistes, étant désireux d'établir d'un commun accord des principes et des règlements à l'effet de sauvegarder la vie humaine en mer.

Considérant que le meilleur moyen d'atteindre ce but est la conclusion d'une Convention.

Ont désigné les plénipotentiaires suivants:

Le Gouvernement de l'Allemagne:

- M. le Docteur Friedrich STHAMER, Ambassadeur extraordinaire et plénipotentiaire de l'Allemagne à Londres.
- M. Gustav KOENIGS, Ministerialdirigent au Reichsverkehrsministerium, Geheimer Regierungsrat, Berlin.
- M. Arthur WERNER, Oberregierungsrat au Reichsverkehrsministerium, Geheimer Justizrat, Berlin.
- M. Walter LAAS, Professeur, Directeur de la Société de Classification "Germanischer Lloyd," Berlin.
- M. le Docteur Otto RIESS, Directeur en retraite du Reichsschiffsvermessungsamt, Geheimer Regierungsrat, Neubrandenburg.
- M. Hermann GRESS, Ministerialrat au Reichspostministerium, Berlin.
- M. le Vice-Amiral Hugo DOMINIK, Président de la "Deutsche Seewarte," Hamburg.

Le Gouvernement du Commonwealth d'Australie:

- M. le Capitaine de vaisseau Henry James FEAKES, Royal Australian Navy, Attaché Naval du Commonwealth à Londres.
- M. le Capitaine de corvette en retraite Thomas FREE, Royal Naval Reserve.
- M. le Capitaine de vaisseau J. K. DAVIS, Directeur de la Navigation.

Le Gouvernement de la Belgique:

- M. le Baron de Gerlache de GOMERY, Directeur Général à l'Administration de la Marine.
- M. Gustave de WINNE, Ingénieur en chef, Directeur du Service à l'Administration de la Marine.
- M. Georges GOOR, Conseiller à l'Administration de la Marine.

Le Gouvernement du Canada:

- M. Alexander JOHNSTON, Sous-Ministre de la Marine.
- M. Lucien PACAUD, Secrétaire de Haut Commissariat à Londres.

The Government of Denmark:

- Mr. Emil KROGH, Assistant-Secretary in the Marine Department, Ministry of Industry, Commerce and Shipping.
 Mr. V. TOPSØE-JENSEN, Judge of the Supreme Court of Appeal.
 Captain V. LORCK, Chief Examiner of Masters and Mates.
 Mr. J. A. KÖRBING, Technical Managing Director of the United Steam Ship Company, Copenhagen.
 Mr. Aage H. LARSEN, Engineer in Chief of the Ministry of Industry, Commerce and Shipping.
 Mr. Arnold POULSEN, Engineer Commissioner to the Ministry of Industry, Commerce and Shipping.

The Government of Spain:

- Rear-Admiral Don Francisco Javier de SALAS y Gonzalez, Head of the Naval Commission in Europe.

The Government of the Irish Free State:

- Mr. J. W. DULANTY, Commissioner for Trade for the Irish Free State in Great Britain.
 Mr. E. C. FOSTER, Chief Surveyor in the Marine Branch, Department of Industry and Commerce.

The Government of the United States of America:

- The Honourable Wallace H. WHITE, Junior, Member of Congress, Chairman of the Committee on Merchant Marine and Fisheries.
 Mr. Arthur J. TYRER, Commissioner of Navigation, Department of Commerce.
 Mr. Charles M. BARNES, Chief of the Treaty Division, Department of State.
 Rear-Admiral George H. ROCK, Construction Corps, United States Navy, Assistant Chief of the Bureau of Construction and Repair, Navy Department.
 Captain Clarence S. KEMPF, United States Navy, Hydrographer, Navy Department.
 Mr. Dickerson N. HOOVER, Supervising Inspector-General of the Steamboat Inspection Service, Department of Commerce.
 Mr. William D. TERRELL, Chief of the Radio Division, Department of Commerce.
 Rear-Admiral John G. TAWRESEY, Construction Corps, United States Navy (Retired), United States Shipping Board.
 Mr. Herbert B. WALKER, President of the American Steamship Owners' Association.
 Mr. Henry G. SMITH, President of the National Council of American Shipbuilders.
 Captain Charles A. McALLISTER, President of the American Bureau of Shipping.

The Government of Finland:

- Baron Gustaf WREDE, President of the Shipping Board.
 Captain Väinö BERGMAN, Inspector of Shipping.
 Consul Karl KURTEN, Manager of the Finnish Shipowners' Association.

Le Gouvernement du Danemark :

- M. Emil KROGH, Chef de Bureau au Ministère de l'Industrie, du Commerce et de la Navigation.
- M. V. TOPSØE-JENSEN, Juge à la Cour Suprême.
- M. le Capitaine V. LORCK, Directeur de la Navigation.
- M. J. A. KÖRBING, Directeur à la Compagnie d'armement "Det Forenede Dampskibsselskab."
- M. Aage H. LARSEN, Ingénieur-constructeur au Ministère de l'Industrie, du Commerce et de la Navigation.
- M. Arnold POULSEN, Ingénieur au Ministère de l'Industrie, du Commerce et de la Navigation.

Le Gouvernement de l'Espagne :

- M. le Contre-Amiral Don Francisco Javier de SALAS y Gonzalez; Chef de la Commission Navale en Europe.

Le Gouvernement de l'Etat Libre d'Irlande :

- M. J. W. DULANTY, Commissaire pour le Commerce de l'Etat Libre de l'Irlande en Grande-Bretagne.
- M. E. C. FOSTER, Inspecteur en Chef au Service Maritime, Ministère de l'Industrie et du Commerce.

Le Gouvernement des Etats-Unis d'Amérique :

- L'Honorable M. Wallace H. WHITE, Junior, Membre du Congrès, Président de la Commission de la Marine Marchande et des Pêches.
- M. Arthur J. TYLER, Commissaire pour la Navigation, Département du Commerce.
- M. Charles M. BARNES, Chef de la Direction des Traités, Département d'Etat.
- M. le Contre-Amiral George H. ROCK, Corps des Constructions Navales, Chef adjoint du Service de la Construction et des Réparations, Département de la Marine.
- M. le Capitaine de vaisseau Clarence S. KEMPF, United States Navy, Hydrographe, Département de la Marine.
- M. Dickerson N. HOOVER, Inspecteur Général Contrôleur du Service de l'Inspection des Navires à Vapeur du Département du Commerce.
- M. William D. TERRELL, Chef du Service de la Radioélectricité, Département du Commerce.
- M. le Contre-Amiral en retraite John G. TAWRESEY, Corps des Constructions Navales, United States Shipping Board.
- M. Herbert B. WALKER, Président de l'Association Américaine des Armateurs de Navires à Vapeur.
- M. Henry G. SMITH, Président du Conseil National Américain des Constructeurs de Navires.
- M. le Capitaine Charles A. McALLISTER, Président du American Bureau of Shipping.

Le Gouvernement de la Finlande :

- M. le Baron Gustaf WREDE, Président du Shipping Board.
- M. le Capitaine Väinö BERGMAN, Inspecteur de la Navigation.
- M. le Consul Karl KURTEN, Directeur de l'Association Finlandaise des Armateurs.

The Government of France:

Mr. RIO, Senator, and former Minister.

Captain HAARBLEICHER, Naval Construction Corps, Director of Mercantile Shipping Service, Department of Public Works.

Commander MARIE, Naval Construction Corps, Direction of Mercantile Shipping.

Captain THOUROUDE, Naval Attaché to the French Embassy in London.

The Government of the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland:

Sir Herbert W. RICHMOND, Vice-Admiral, Royal Navy.

Sir Westcott ABELL, Professor of Naval Architecture, Armstrong College, Newcastle-on-Tyne.

Mr. A. L. AYRE, Vice-President of the Shipbuilding Employers' Federation.

Captain F. W. BATE, Professional Officer, Mercantile Marine Department, Board of Trade.

Mr. C. H. BOYD, Mercantile Marine Department, Board of Trade.

Sir William C. CURRIE, President of the Chamber of Shipping of the United Kingdom.

Mr. A. J. DANIEL, Principal Ship Surveyor, Board of Trade.

Sir Norman HILL, Chairman of the Merchant Shipping Advisory Committee.

Sir Charles HIPWOOD, Principal Assistant Secretary, Mercantile Marine, Department, Board of Trade.

Captain A. R. H. MORRELL, Trinity House.

The Government of India:

Sir Geoffrey L. CORBETT, Commerce Department, Government of India.

Captain E. V. WHISH, Port Officer, Bombay.

Mr. M. A. MASTER, General Manager of the Scindia Steam Navigation Company.

The Government of Italy:

Lieut.-General of Port G. INGIANNI, General Director of the Mercantile Marine.

Vice-Admiral A. ALESSIO, Chief of the Technical Inspectorate of the Mercantile Marine.

Count D. ROGERI DI VILLANOVA, Counsellor to the Italian Embassy in London.

Dr. T. C. GIANNINI, Counsellor of Emigration.

Major-General of Port F. MARENA, Vice-Inspector of Harbour Master Offices.

Engineer-General E. FERRETTI, Chief of the Technical Office of the Italian Naval and Aeronautical Register.

Mr. G. GNEME, Chief of the Telegraph Service of the General Direction of Postal and Telegraphic Services.

Commander L. BIANCHERI, Royal Italian Navy.

The Government of Japan:

Mr. Yukio YAMAMOTO, Inspector-General of the Mercantile Marine Bureau, Expert in the Department of Communications.

Captain Shichihei OTA, Imperial Japanese Navy.

Mr. Itaro ISHII, First Class Secretary of Embassy.

Le Gouvernement de la France :

- M. Rio, Sénateur, Ancien Ministre.
- M. l'Ingénieur en Chef de la Marine HAARBLEICHER, Directeur des Services de la Flotte de Commerce et du Matériel Naval, Ministère des Travaux Publics.
- M. l'Ingénieur Principal de la Marine MARIE, Direction des Services de la Flotte de Commerce et du Matériel Naval.
- M. le Capitaine de Vaisseau THOUROUDE, Attaché Naval à l'Ambassade de France à Londres.

Le Gouvernement du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord :

- M. le Vice-Amiral Sir Herbert W. RICHMOND, Royal Navy.
- Sir Westcott ABELL, Professeur de Construction Navale, Armstrong College, Newcastle-on-Tyne.
- M. A. L. AYRE, Vice-Président de la Fédération des Constructeurs de Navires.
- M. le Capitaine F. W. BATE, Conseiller Nautique, Mercantile Marine Department, Board of Trade.
- M. C. H. BOYD, Mercantile Marine Department, Board of Trade.
- Sir William C. CURRIE, Président de la Chamber of Shipping of the United Kingdom.
- M. A. J. DANIEL, Principal Ship Surveyor, Board of Trade.
- Sir Norman HILL, Président du Merchant Shipping Advisory Committee.
- Sir Charles HIPWOOD, Principal Assistant Secretary, Mercantile Marine Department, Board of Trade.
- M. le Capitaine A. R. H. MORRELL, Trinity House.

Le Gouvernement de l'Inde :

- Sir Geoffrey L. CORBETT, Département de Commerce, Gouvernement de l'Inde.
- M. le Capitaine E. V. WHISH, Officier de Port, Bombay.
- M. M. A. MASTER, Directeur Général de la Scindia Steam Navigation Company.

Le Gouvernement de l'Italie :

- M. le Lieutenant Général de Port G. INGIANNI, Directeur Général de la Marine Marchande.
- M. le Vice-Amiral A. ALESSIO, Chef de l'Inspection Technique de la Marine Marchande.
- Count D. ROGERI DI VILLANOVA, Conseiller de Légation à l'Ambassade à Londres.
- M. le Docteur T. C. GIANNINI, Conseiller d'Emigration.
- M. le Major Général de port F. MARENA, Vice-Inspecteur des Capitaineries de port.
- M. l'Ingénieur Général E. FERRETTI, Chef du Bureau Technique du Régistre Naval et Aéronautique Italien.
- M. G. GNEME, Chef de Service aux Télégraphes, Direction Générale des Postes et des Télégraphes.
- M. le Capitaine de frégate L. BIANCHERI, Royal Italian Navy.

Le Gouvernement du Japon :

- M. Yukio YAMAMOTO, Inspecteur Général au Bureau de la Marine Marchande, Expert au Département des Communications.
- M. le Capitaine de vaisseau Shichihei OTA, Imperial Japanese Navy.
- M. Itaro ISHII, Secrétaire d'Ambassade de première classe.

The Government of Norway:

- Mr. B. VOGT, Norwegian Minister in London.
 Mr. L. T. HANSEN, Director of the Department of Shipping, Ministry of Commerce and Navigation.
 Mr. J. SCHÖNHEYDER, Surveyor-in-Chief of the Ship and Engineer Division, Ministry of Commerce and Navigation.
 Mr. Arth H. MATHIESEN, Vice-President of the Norwegian Shipowners' Association.
 Captain N. MARSTRANDER, Chairman of the Board of the Norwegian Masters' Association.
 Mr. A. BIRKELAND, Manager of the Norwegian Seamen's and Firemen's Union.

The Government of the Netherlands:

- Vice-Admiral C. FOCK, Inspector-General of Navigation.
 Mr. C. H. de GOEJE, Ex-Inspector-General of Navigation, Netherland East Indies.
 Mr. A. van DRIEL, Adviser on Naval Architecture, Shipping Inspection Service.
 Mr. J. A. BLAND van den BERG, Inspector of Coastal and Ships' Radio-telegraphy.
 Mr. Phs. van OMMEREN, Junior, Chairman of Phs. van Ommeren, Ltd.
 Mr. H. G. J. UULKENS, Ex-Commodore of the Netherland Steamship Company.

The Government of Sweden:

- Baron PALMSTIERNA, Swedish Minister in London.
 Mr. Nils Gustaf NILSSON, Assistant Under-Secretary in the Board of Trade.
 Captain Erik Axel Fredrik EGGERT, Maritime Expert to the Social Board.

The Government of the Union of Socialist Soviet Republics:

- Mr. Jan. Lvovitch ARENS, Counsellor to the U.S.S.R. Embassy in Paris.
 Captain Karl Pavlovitch EGGI, Commander of the Icebreaker "Lenin," Soviet Merchant Fleet (Sovtorgflot).

Who, having communicated their full powers, found in good and due form, have agreed as follows:

CHAPTER I.—PRELIMINARY

ARTICLE 1

The Contracting Governments undertake to give effect to the provisions of the present Convention for the purpose of promoting safety of life at sea, to promulgate all regulations and to take all other steps which may be necessary to give the present Convention full and complete effect.

The provisions of the present Convention are completed by Regulations contained in Annex I, which have the same force and take effect at the same time as the present Convention. Every reference to the present Convention implies at the same time a reference to the Regulations annexed thereto.

Le Gouvernement de la Norvège:

- M. B. VOGT, Envoyé Extraordinaire et Ministre Plénipotentiaire à Londres.
- M. L. T. HANSEN, Directeur du Département de la Marine, Ministère du Commerce et de la Navigation.
- M. J. SCHÖNHEYDER, Contrôleur en chef de la Ship and Engineer Division Ministère du Commerce et de la Navigation.
- M. Arth H. MATHIESEN, Vice-Président de l'Association Norvégienne des Armateurs.
- M. le Capitaine N. MARSTRANDER, Président du Bureau de l'Association Norvégienne des Capitaines de Navire.
- M. A. BIRKELAND, Directeur de l'Union Norvégienne des Marins et des Chauffeurs.

Le Gouvernement des Pays-Bas:

- M. le Vice-Amiral C. FOCK, Inspecteur Général de la Navigation.
- M. C. H. de GOEJE, Ex-Inspecteur Général de la Navigation, Indes Néerlandaises.
- M. A. van DRIEL, Conseiller de Construction Navale, Service de l'Inspection Maritime.
- M. J. A. BLAND van den BERG, Inspecteur de la Radiotélégraphie Côtière et Maritime.
- M. Phs. van OMMEREN, Junior, Président de la Phs. van Ommeren, Ltd.
- M. H. G. J. UILKENS, Ex-Commodore de la Netherland Steamship Company.

Le Gouvernement de la Suède:

- M. le Baron PALMSTIERNA, Envoyé Extraordinaire et Ministre Plénipotentiaire à Londres.
- M. Nils Gustaf NILSSON, Chef de Section à l'Administration Centrale du Commerce.
- M. le Capitaine Erik Axel Fredrik EGGERT, Expert pour les Affaires Maritimes de l'Administration Centrale du Travail et de la Prévoyance Sociale.

Le Gouvernement de l'Union des Républiques Soviétistes Socialistes:

- M. Jan Lvovitch ARENS, Conseiller de l'Ambassade de l'U.R.S.S. à Paris.
- M. le Capitaine Karl Pavlovitch Eggi, Commandant du Brise-glace "Lenin", Soviet Merchant Fleet (Sovtorgflot).

qui, après s'être communiqué leurs pleins pouvoirs, trouvés en bonne et due forme, sont convenus des dispositions suivantes:

CHAPITRE I.—PRÉLIMINAIRES

ARTICLE 1

Les Gouvernements contractants s'engagent à appliquer les dispositions de la présente Convention, en vue d'encourager la sauvegarde de la vie humaine en mer, à édicter tous règlements et à prendre toutes autres mesures propres à lui faire produire son plein et entier effet.

Les dispositions de la présente Convention sont complétées par un Règlement contenu dans l'annexe I qui a la même valeur et entre en vigueur en même temps que la présente Convention. Toute référence à la présente Convention implique référence simultanée au Règlement y annexé.

ARTICLE 2

Applications and Definitions

1. The provisions of the present Convention shall apply to ships belonging to countries the Governments of which are Contracting Governments, and to ships belonging to territories to which the present Convention is applied under Article 62, as follows:

Chapter II.—(*Construction*) to passenger ships (mechanically propelled) on international voyages.

Chapter III.—(*Life-saving Appliances*) to passenger ships (mechanically propelled) on international voyages.

Chapter IV.—(*Radiotelegraphy*) to all ships engaged on international voyages except cargo ships of less than 1,600 tons gross tonnage.

Chapter V.—(*Safety of Navigation*) to all ships on all voyages.

Chapter VI.—(*Certificates*) to all the ships to which Chapters II, III and IV apply.

2. The classes of ships to which each Chapter applies are more precisely defined, and the extent of the application is shown, in each Chapter.

3. In the present Convention, unless expressly provided otherwise—

- (a) a ship is regarded as belonging to a country if it is registered at a port of that country;
- (b) the expression “Administration” means the Government of the country in which the ship is registered;
- (c) an international voyage is a voyage from a country to which the present Convention applies to a port outside such country, or conversely; and for this purpose every colony, overseas territory, protectorate or territory under suzerainty or mandate is regarded as a separate country;
- (d) a ship is a passenger ship if it carries more than 12 passengers;
- (e) the expression “Regulations” means the Regulations contained in Annex I.

4. The present Convention, unless expressly provided otherwise, does not apply to ships of war.

ARTICLE 3

Cases of Force Majeure

No ship, which is not subject to the provisions of the present Convention at the time of its departure on any voyage, shall become subject to the provisions of the present Convention on account of any deviation from its intended voyage due to stress of weather or any other cause of *force majeure*.

Persons who are on board a ship by reason of *force majeure* or in consequence of the obligation laid upon the master to carry shipwrecked or other persons shall not be taken into account for the purpose of ascertaining the application to a ship of any provisions of the present Convention.

ARTICLE 2

Applications et définitions

1. Les dispositions de la présente Convention s'appliquent dans les conditions suivantes aux navires appartenant à un pays dont le Gouvernement est un Gouvernement contractant et aux navires appartenant aux contrées auxquelles la présente Convention s'applique en vertu de l'Article 62:

Chapitre II.—(*Construction*): aux navires à passagers (à propulsion mécanique) lorsqu'ils effectuent des voyages internationaux.

Chapitre III.—(*Engins de Sauvetage*): aux navires à passagers (à propulsion mécanique) lorsqu'ils effectuent des voyages internationaux.

Chapitre IV.—(*Radiotélégraphie*): à tous les navires qui effectuent des voyages internationaux à l'exception des navires de charge de moins de 1,600 tonneaux de jauge brute.

Chapitre V.—(*Sécurité de la Navigation*): à tous les navires quel que soit le genre de voyages.

Chapitre VI.—(*Certificats*): à tous les navires auxquels s'appliquent les chapitres II, III et IV.

2. Chacun des Chapitres définit avec plus de précision les catégories de navires auxquels il s'applique ainsi que le champ des dispositions qui leur sont applicables.

3. Dans la présente Convention, à moins d'indications expresses contraires:

- (a) un navire est considéré comme appartenant à un pays lorsqu'il est immatriculé dans un port de ce pays;
- (b) l'expression "Administration" désigne le Gouvernement du pays où le navire est immatriculé;
- (c) un voyage international est un voyage entre un pays auquel la présente Convention s'applique et un port situé en dehors de ce pays, ou inversement; toute colonie, territoire d'outre-mer, protectorat ou territoire placé sous suzeraineté ou mandat est considéré à cet égard comme un pays distinct;
- (d) un navire est considéré comme un navire à passagers s'il transporte plus de 12 passagers;
- (e) l'expression "Règles" désigne les Règles contenues dans l'Annexe I.

4. La présente Convention, à moins d'indication expresse contraire, ne s'applique pas aux navires de guerre.

ARTICLE 3

Cas de force majeure

S'il n'est pas soumis au moment de son départ pour un voyage quelconque, aux prescriptions de la présente Convention, aucun navire ne doit être astreint à ces prescriptions à raison d'un déroutement quelconque au cours de son voyage si ce déroutement est occasionné par le mauvais temps ou par toute autre cause de force majeure.

Les personnes qui se trouvent à bord d'un navire par raison de force majeure ou qui s'y trouvent par suite de l'obligation imposée au capitaine de transporter soit des naufragés, soit d'autres personnes, ne doivent pas entrer en ligne de compte lorsqu'il s'agit de vérifier l'application au navire d'une prescription quelconque de la présente Convention.

CHAPTER II.—CONSTRUCTION

ARTICLE 4

Application

1. This Chapter, except where it is otherwise expressly provided, applies to new passenger ships engaged on international voyages.

2. A new passenger ship is a ship the keel of which is laid on or after the 1st July, 1931, or a ship which is converted to passenger service on or after that date, all other passenger ships being described as existing passenger ships.

3. Each Administration may, if it considers that the route and the conditions of the voyage are such as to render the application of the requirements of this Chapter unreasonable or unnecessary, exempt from the requirements of this Chapter individual ships or classes of ships belonging to its country which, in the course of their voyage, do not proceed more than 20 miles from the nearest land.

4. In the case of a passenger ship which, in the course of its voyage, does not proceed more than 200 miles from the nearest land, the Administration of the country to which the ship belongs may allow relaxations from such of the requirements of Regulations IX, X, XV and XIX as may be proved to the satisfaction of the Administration to be neither reasonable nor practicable.

5. In the case of existing passenger ships engaged on international voyages which do not already comply with the provisions of this Chapter relating to new passenger ships, the arrangements on each ship shall be considered by the Administration of the country to which the ship belongs, with a view to improvements being made to provide increased safety where practicable and reasonable.

6. In the case of passenger ships engaged on international voyages which are employed in the carriage of large numbers of unberthed passengers in special trades, such, for example, as the pilgrim trade, an Administration, if satisfied that it is impracticable to enforce compliance with the requirements of this Chapter, may exempt such ships, when they belong to its country, from those requirements on the following conditions:—

- (a) That the fullest provision which the circumstances of the trade will permit shall be made in the matter of construction.
- (b) That steps shall be taken to formulate general rules which shall be applicable to the particular circumstances of these trades. Such rules shall be formulated in concert with such other Contracting Governments, if any, as may be directly interested in the carriage of such passengers.

7. This Chapter does not apply to ships which are not mechanically propelled or to wooden ships of primitive build, such as dhows, junks, etc.

ARTICLE 5

Watertight Subdivision of Ships

1. Ships shall be as efficiently subdivided as is possible having regard to the nature of the service for which they are intended. The requirements respecting subdivision are given in the following Articles and in the Regulations.

2. The degree of subdivision provided for by these requirements varies with the length of the ship and with the service, in such manner that the highest degree of subdivision corresponds with the ships of greatest length primarily engaged in the carriage of passengers.

CHAPITRE II.—CONSTRUCTION

ARTICLE 4

Navires auxquels s'applique ce Chapitre

1. Le présent Chapitre s'applique, sauf dans les cas où il en est autrement disposé, aux navires à passagers neufs, affectés à des voyages internationaux.

2. Un navire à passagers neuf est un navire dont la quille a été posée le 1^{er} juillet 1931 ou postérieurement ou qui est transformé pour être affecté à un service de passagers à cette date ou postérieurement. Tous les autres navires à passagers sont considérés comme navires à passagers existants.

3. Toute Administration d'un pays peut, si elle juge que la route suivie et les conditions du voyage sont de nature à ne rendre l'application des prescriptions du présent Chapitre ni raisonnable ni nécessaire, dispenser de ces prescriptions des navires ou des catégories de navires, appartenant à ce pays, qui, au cours de leur voyage, ne s'éloignent pas de plus de 20 milles marins de la terre la plus proche.

4. Dans le cas où un navire à passagers ne s'éloigne pas, au cours de son voyage, de plus de 200 milles marins de la terre la plus proche, l'Administration à laquelle appartient le navire peut accorder des atténuations aux prescriptions des Règles IX, X, XV et XIX si la preuve peut être faite à la satisfaction de l'Administration que l'application de ces prescriptions n'est ni raisonnable ni pratiquement réalisable.

5. Dans le cas de navires à passagers existants effectuant des voyages internationaux et ne satisfaisant pas déjà aux prescriptions du présent Chapitre relatives aux navires à passagers neufs, les mesures à prendre pour chaque navire seront déterminées par l'Administration du pays auquel il appartient, de manière à obtenir une sécurité plus grande sur les points où cela sera pratiquement réalisable et raisonnable.

6. Dans le cas de navires à passagers effectuant des voyages internationaux, qui sont utilisés à des transports spéciaux d'un grand nombre de passagers sans installation de couchettes, comme par exemple, le transport de pèlerins, toute Administration d'un pays peut, si elle juge qu'il est pratiquement impossible d'appliquer les prescriptions du présent Chapitre, dispenser ceux de ces navires qui appartiennent à ce pays des prescriptions en question, sous les conditions suivantes:

- (a) On doit appliquer dans la plus large mesure compatible avec les circonstances du trafic, les prescriptions relatives à la construction.
- (b) Des mesures doivent être prises pour formuler des prescriptions générales qui devront s'appliquer au cas particulier de ce genre de trafic. Ces prescriptions doivent être formulées d'accord avec ceux des autres Gouvernements contractants, s'il y en a, qui pourraient être directement intéressés au transport de ces passagers.

7. Le présent Chapitre ne s'applique pas aux navires dépourvus de propulsion mécanique, ni aux navires en bois de construction primitive tels que dhows, jonques, &c.

ARTICLE 5

Compartimentage étanche des Navires

1. Les navires doivent être compartimentés aussi efficacement que possible, eu égard à la nature du service auquel ils sont destinés. Les prescriptions relatives au compartimentage sont fixées par les Articles et par les Règles qui suivent.

2. Le degré de compartimentage assuré par l'application de ces Règles varie avec la longueur du navire et le service auquel il est destiné, de telle manière que le degré de compartimentage le plus élevé corresponde aux plus longs navires essentiellement affectés au transport des passagers.

3. Regulations I to V indicate the method to be followed in order to determine the degree of subdivision applicable to a ship.

4. In order that the required degree of subdivision shall be maintained, a loadline corresponding to the approved subdivision draft shall be assigned and marked on the ship's sides. A ship having spaces which are specially adapted for the accommodation of passengers and the carriage of cargo alternatively may, if the owners desire, have one or more additional loadlines assigned and marked to correspond with the subdivision drafts which the Administration may approve for the alternative service conditions. The freeboard corresponding to each approved subdivision loadline, and the conditions of service for which it is approved, shall be clearly indicated on the Safety Certificate. Subdivision loadlines shall be marked and recorded in the manner provided in Regulation VII.

ARTICLE 6

Peak and Machinery Space Bulkheads, Shaft Tunnels, etc.

All ships shall be fitted with watertight forward and after peak bulkheads and with watertight bulkheads at the extremities of the machinery space, and, in screw ships, with watertight shaft tunnels or equivalent subdivision in accordance with the provisions of Regulation VI.

ARTICLE 7

Construction, Testing, etc.

Regulations VIII to XIII and XV to XXI prescribe rules for—

- (a) the construction and testing of subdivision bulkheads, inner bottoms, water-tight decks, trunks, ventilators, fire-resisting bulkheads, etc.;
- (b) the conditions governing openings in bulkheads, in the ship's sides and in the weather deck, and the character and use of means which shall be provided for closing these openings;
- (c) the tests and the periodical inspections and operation of the means of closing openings in bulkheads and in the ship's side;
- (d) exits from watertight compartments;
- (e) pumping arrangements; and
- (f) power for going astern and auxiliary steering apparatus.

ARTICLE 8

Stability Test

Every new passenger ship shall be inclined upon its completion and the elements of its stability determined. The operating personnel shall be supplied with such information on this subject as is necessary to permit efficient handling of the ship.

ARTICLE 9

Entries in the Official Log Book

A record of the closing and opening of watertight doors, etc., and of all inspections and drills, shall be entered in the official log book as required by Regulation XIV.

3. Les Règles I à V indiquent la méthode à suivre pour déterminer le degré de compartimentage applicable à un navire.

4. Pour que le degré de compartimentage requis soit respecté, une ligne de charge, correspondant au tirant d'eau qui aura été approuvé comme répondant au compartimentage, sera assignée au navire et marquée sur le bordé extérieur. S'il existe sur le navire des espaces spécialement disposés pour servir à volonté, soit d'emménagements pour passagers, soit de locaux à marchandises, on pourra, à la demande de l'armateur, lui assigner et tracer sur le bordé extérieur, une ou plusieurs lignes de charge additionnelles, correspondant aux divers tirants d'eau de compartimentage que l'Administration jugera répondre aux différentes conditions de service. Le franc-bord correspondant à chacune de ces lignes de charge et les conditions de service pour lesquelles il est accepté seront indiqués d'une façon précise sur le certificat de sécurité. Les lignes de charge de compartimentage doivent être marquées et inscrites suivant la méthode prescrite par la Règle VII.

ARTICLE 6

Cloisons des Extrémités, Cloisons de la Tranche des Machines, Tunnels des Lignes d'arbres, &c.

Il doit exister dans tous les navires des cloisons étanches aux extrémités avant et arrière, et aux extrémités de la tranche des machines et dans les navires à hélice il doit y avoir des tunnels étanches pour les lignes d'arbres, ou un compartimentage équivalent, le tout conformément aux prescriptions de la Règle VI.

ARTICLE 7

Construction, Epreuves, &c.

Les Règles VIII à XIII incluses et les Règles XV à XXI incluses contiennent les prescriptions relatives:—

- (a) à la construction et aux épreuves des cloisons de compartimentage, doubles-fonds, ponts étanches, panneaux de descente, conduits de ventilation, cloisons d'incendie, &c.;
- (b) aux ouvertures dans les cloisons, dans la muraille des navires et dans le pont exposé à la mer, le type des moyens de fermetures qui doit être employé pour les clore et l'emploi qui doit en être fait;
- (c) aux épreuves, aux inspections périodiques et aux manœuvres périodiques des moyens de fermeture des ouvertures dans les cloisons étanches et dans la muraille du navire;
- (d) aux moyens de sortie des compartiments étanches;
- (e) aux dispositifs de pompage; et
- (f) à la puissance disponible pour la marche arrière et à l'appareil à gouverner auxiliaire.

ARTICLE 8

Essai de Stabilité

Sur tout navire à passagers neuf, il sera fait, à son achèvement, un essai de stabilité et on déterminera les éléments de cette stabilité. Le personnel chargé d'utiliser le navire recevra, à ce sujet, tous les renseignements qui peuvent lui servir pour le manœuvrer convenablement.

ARTICLE 9

Mentions au Journal de bord

Mention doit être faite au journal de bord de la fermeture de l'ouverture des portes étanches, &c., ainsi que de tous les exercices et inspections, dans la mesure spécifiée à la Règle XIV.

ARTICLE 10

Initial and Subsequent Surveys of Ships

The general principles which shall govern the survey of ships, whether new or existing, as regards hull, main and auxiliary boilers and machinery, and equipments, are stated in Regulation XXII. Each Contracting Government undertakes—

- (1) to draw up detailed regulations in accordance with these general principles, or to bring its existing regulations into agreement with these principles;
- (2) to secure that these regulations shall be enforced.

The detailed regulations referred to in the preceding paragraph shall be in all respects such as to secure that, from the point of view of safety of life, the ship is fit for the service for which it is intended.

CHAPTER III.—LIFE-SAVING APPLIANCES, ETC.

ARTICLE 11

Interpretation

For the purposes of this Chapter—

- (a) the expression “new ship” means a ship the keel of which is laid on or after the 1st July, 1931, all other ships being described as existing ships;
- (b) the expression “short international voyage” means an international voyage in the course of which a ship is not more than 200 miles from the nearest land;
- (c) the expression “buoyant apparatus” means buoyant deck seats, or buoyant deck chairs, or any other buoyant apparatus excepting boats, life-buoys and life-jackets.

ARTICLE 12

Application

1. This Chapter, except where it is otherwise expressly provided, applies to new passenger ships which are mechanically propelled and engaged on international voyages.

2. Special provisions are laid down in Articles 13, 14, 19 and 25 with regard to new passenger ships engaged on short international voyages.

3. Each Administration, if it considers that the route and the conditions of the voyage are such as to render the application of the full requirements of this Chapter unreasonable or unnecessary, may to that extent exempt from the requirements of this Chapter individual ships or classes of ships belonging to its country which, in the course of their voyage, do not go more than 20 miles from the nearest land.

4. In the case of existing passenger ships which are mechanically propelled and engaged on international voyages and which do not already comply with the provisions of this Chapter relating to new passenger ships, the arrangements on each ship shall be considered by the Administration of the country to which

ARTICLE 10

Inspections initiales et subséquentes des Navires

Les principes généraux qui doivent régir l'inspection des navires neufs ou existants en ce qui concerne la coque, les chaudières et machines principales et auxiliaires, et l'équipement, sont établis par la Règle XXII. Chaque Gouvernement contractant s'engage:

- (1) à édicter des règlements détaillés en conformité de ces principes généraux, ou à modifier sa réglementation existante de façon à la mettre d'accord avec ces principes;
- (2) à assurer l'application de ces règlements.

D'une façon générale, les règlements de détail visés au paragraphe précédent doivent être établis de manière qu'au point de vue de la sauvegarde de la vie humaine, le navire soit approprié au service auquel il est destiné.

CHAPITRE III.—ENGINS DE SAUVETAGE, &c.

ARTICLE 11

Définitions

Dans ce chapitre:

- (a) l'expression " navire neuf " désigne un navire dont la quille a été posée le 1er juillet 1931 ou après cette date; tous les autres navires sont qualifiés " navires existants ";
- (b) l'expression " voyage international court " désigne un voyage international au cours duquel le navire ne s'éloigne pas de plus de 200 milles de la terre la plus proche;
- (c) l'expression " engin flottant " désigne les sièges de pont flottants, chaises de pont flottantes ou tout autre engin flottant à l'exception des embarcations, brassières de sauvetage et bouées de sauvetage.

ARTICLE 12

Application

1. Le présent Chapitre s'applique, sauf dans les cas où il en est autrement disposé, aux navires à passagers neufs à propulsion mécanique effectuant des voyages internationaux.

2. Des prescriptions spéciales sont énoncées dans les Articles 13, 14, 19 et 25 pour les navires à passagers neufs effectuant des voyages internationaux courts.

3. Toute Administration d'un pays peut, si elle juge que la route suivie et les conditions du voyage sont de nature à ne rendre l'application de la totalité des prescriptions du présent Chapitre ni raisonnable ni nécessaire, dispenser de ces prescriptions dans la mesure correspondante des navires déterminés ou des catégories de navires appartenant à ce pays et qui, au cours de leur voyage, ne s'éloignent pas de plus de 20 milles de la terre la plus proche.

4. Dans le cas de navires à passagers existants à propulsion mécanique effectuant des voyages internationaux et ne satisfaisant pas, actuellement, aux prescriptions du présent Chapitre relatives aux navires à passagers neufs, les mesures à prendre pour chaque navire doivent être déterminées par l'Administration du pays auquel il appartient, de manière à obtenir, autant que cela sera

the ship belongs, with a view to securing, so far as this is practicable and reasonable, compliance with the general principles set out in Article 13 not later than the 1st July, 1931, and substantial compliance with the other requirements of this Chapter.

5. In the case of passenger ships which are mechanically propelled and engaged on international voyages and which are employed in the carriage of large numbers of unberthed passengers in special trades, such, for example, as the pilgrim trade, an Administration, if satisfied that it is impracticable to enforce compliance with the requirements of this Chapter, may exempt such ships, when they belong to its country, from those requirements on the following conditions:—

- (a) That the fullest provision which the circumstances of the trade will permit shall be made in the matter of lifeboats and other life-saving appliances and fire protection.
- (b) That all such boats and apparatus shall be readily available within the meaning of Article 13.
- (c) That a life-jacket shall be provided for every person on board.
- (d) That steps shall be taken to formulate general rules which shall be applicable to the particular circumstances of these trades. Such rules shall be formulated in concert with such other Contracting Governments, if any, as may be directly interested in the carriage of such passengers.

ARTICLE 13

Lifeboats and Buoyant Apparatus

The general principles governing the provision of lifeboats and buoyant apparatus in a ship to which this Chapter applies are that they shall be readily available in case of emergency and shall be adequate.

1. To be readily available, the lifeboats and buoyant apparatus must comply with the following conditions:—

- (a) They must be capable of being got into the water safely and rapidly even under unfavourable conditions of list and trim.
- (b) It must be possible to embark the passengers in the boats rapidly and in good order.
- (c) The arrangement of each boat and article of buoyant apparatus must be such that it will not interfere with the operation of other boats and buoyant apparatus.

2. To be adequate, the provision of lifeboats and buoyant apparatus must satisfy the following conditions:—

- (a) Subject to the provisions of sub-paragraph (b) of this paragraph there must be accommodation in boats for all persons on board, and there must, in addition, be buoyant apparatus for 25 per cent of the persons on board.
- (b) In the case of passenger ships engaged on short international voyages, the boats must be provided in accordance with the requirements set out in the table in Regulation XXXIX, and there must be, in addition, buoyant apparatus so that the boats and buoyant apparatus together

pratiquement possible et raisonnable, l'application, au plus tard pour le 1er juillet 1931, des principes généraux posés dans l'Article 13, et une application convenable des autres prescriptions du présent Chapitre.

5. Pour les navires à passagers à propulsion mécanique effectuant des voyages internationaux, qui sont utilisés à des transports spéciaux d'un grand nombre de passagers sans installation de couchettes, comme, par exemple, le transport de pèlerins, une Administration peut, si elle juge qu'il est pratiquement impossible d'appliquer les prescriptions du présent Chapitre, dispenser ces navires des prescriptions en question, sous les conditions suivantes:

- (a) On doit appliquer, dans la plus large mesure compatible avec les circonstances du trafic, les prescriptions relatives aux embarcations de sauvetage et aux autres engins de sauvetage ainsi qu'à la protection contre l'incendie.
- (b) Toutes ces embarcations et tous ces engins de sauvetage doivent être rapidement disponibles dans le sens de l'Article 13.
- (c) Il doit y avoir une brassière de sauvetage pour chaque personne présente à bord.
- (d) Des dispositions doivent être prises, pour formuler des prescriptions générales qui doivent s'appliquer au cas particulier de ce genre de trafic. Ces prescriptions doivent être formulées d'accord avec ceux des autres Gouvernements contractants, s'il y en a, qui peuvent être directement intéressés au transport de ces passagers.

ARTICLE 13

Embarcations de Sauvetage et Engins flottants

Les principes généraux qui règlent l'armement en embarcations de sauvetage et en engins flottants d'un navire régi par le présent Chapitre sont qu'ils doivent être promptement disponibles en cas d'urgence et qu'ils doivent être adéquats.

1. Pour être promptement disponibles, les embarcations de sauvetage et engins flottants doivent remplir les conditions suivantes:

- (a) On doit pouvoir les mettre à l'eau sûrement et rapidement, même dans des conditions défavorables de bande et d'assiette.
- (b) Il doit être possible d'embarquer les passagers dans les embarcations rapidement et en bon ordre.
- (c) L'installation de chaque embarcation et de chaque engin flottant doit être telle qu'elle ne gêne pas la manœuvre des autres embarcations ou engins flottants.

2. Pour être adéquat, l'armement du navire en embarcations de sauvetage et engins flottants doit réaliser les conditions suivantes:

- (a) Sous réserve des prescriptions de l'alinéa (b) du présent paragraphe, il doit y avoir dans les embarcations une place pour chaque personne présente à bord, et, en outre, des engins flottants pour 25 pour cent des personnes présentes à bord.
- (b) Dans le cas de navires à passagers effectuant des voyages internationaux courts, des embarcations doivent être installées de façon à satisfaire aux prescriptions insérées au tableau qui figure à la Règle XXXIX; en outre, il doit y avoir des engins flottants en quantité telle

provide accommodation for all on board as set out in Regulation XXXVIII. There must, in addition, be buoyant apparatus for 10 per cent of the persons on board.

- (c) No more boats shall be required on any passenger ship than are sufficient to accommodate all persons on board.

ARTICLE 14

Ready Availability and Adequacy

The arrangements for securing the principles of ready availability and adequacy mentioned in Article 13 shall be in accordance with the provisions of Regulations XXXVII, XXXVIII and XXXIX.

ARTICLE 15

Standard types of Boats. Life Rafts. Buoyant Apparatus

All the lifeboats, life rafts and buoyant apparatus shall comply with the conditions fixed by this Convention and Regulations XXIV to XXIX.

ARTICLE 16

Construction of Boats

All boats must be properly constructed, and shall be of such form and proportion that they shall have ample stability in a seaway, and sufficient freeboard when loaded with their full complement of persons and equipment.

Each boat must be of sufficient strength to enable it to be safely lowered into the water when loaded with its full complement of persons and equipment.

ARTICLE 17

Embarkation of the Passengers in the Boats

Suitable arrangements shall be made for embarking the passengers in the boats at an embarkation deck. There shall also be a suitable ladder provided at each set of davits.

ARTICLE 18

Capacity of Boats and Life Rafts

The number of persons that a boat of one of the standard types or an approved life raft or buoyant apparatus can accommodate and the conditions of approval of life rafts and buoyant apparatus shall be ascertained in accordance with the provisions of Regulations XXX to XXXV inclusive.

ARTICLE 19

Equipment of Boats and Life Rafts

Regulation XXXVI prescribes the equipment for boats and life rafts.

que l'ensemble des embarcations et des engins flottants puisse recevoir le total des personnes présentes à bord, ainsi qu'il est dit à la Règle XXXVIII. Enfin, il doit y avoir, en plus, des engins flottants pour 10 pour cent des personnes présentes à bord.

- (c) Sur aucun navire à passagers, il ne peut être exigé plus d'embarcations qu'il n'est nécessaire pour recevoir toutes les personnes présentes à bord.

ARTICLE 14

Conditions pour que les Engins de Sauvetage soient promptement disponibles et adéquats

Afin de réaliser les principes établis à l'Article 13 pour que les engins de sauvetage soient promptement disponibles et adéquats, ceux-ci doivent satisfaire aux prescriptions des Règles XXXVII, XXXVIII et XXXIX.

ARTICLE 15

Types réglementaires d'Embarcations. Radeaux de Sauvetage. Engins flottants.

Toutes les embarcations de sauvetage, les radeaux de sauvetage et les engins flottants doivent satisfaire aux conditions fixées par la présente Convention, ainsi que par les Règles XXIV à XXIX inclus.

ARTICLE 16

Construction des Embarcations

Toutes les embarcations doivent être bien construites et avoir des formes et des proportions qui leur assurent une large stabilité à la mer et un franc bord suffisant, lorsqu'elles sont en charge avec toutes les personnes qu'elles doivent recevoir et tout leur armement.

Chaque embarcation doit présenter une solidité suffisante pour pouvoir sans danger être mise à l'eau avec son plein chargement en personnes et en armement.

ARTICLE 17

Accès des Passagers aux Embarcations

Des dispositions convenables doivent être prises pour permettre l'accès des passagers, d'un point d'embarquement, dans les embarcations. Il doit y avoir en outre une échelle convenable à chaque paire de bossoirs.

ARTICLE 18

Capacité des Embarcations et Radeaux de Sauvetage

Le nombre de personnes qu'une embarcation d'un des types réglementaires ou un radeau de sauvetage approuvé ou un engin flottant peut recevoir et les conditions auxquelles un radeau de sauvetage ou un engin flottant peut être approuvé sont déterminés conformément aux prescriptions des Règles XXX à XXXV inclus.

ARTICLE 19

Armement des embarcations et radeaux de sauvetage

La Règle XXXVI fixe l'armement des embarcations et des radeaux de sauvetage.

ARTICLE 20

Life-jackets and Life-buoys

1. Every ship to which this Chapter applies shall carry for every person on board a life-jacket of a type approved by the Administration, and in addition, unless these life-packets can be adapted for use by children, a sufficient number of life-jackets suitable for children.

2. Every such ship shall also carry life-buoys of a type approved as aforesaid to the number required by Regulation XL.

3. A life-jacket or life-buoy shall not be approved by an Administration unless it satisfies the requirements of Regulation XL applicable to life-jackets and life-buoys respectively.

4. In this Article the expression "life-jacket" includes any appliance capable of being fitted on the body, having the same buoyancy as a life-jacket.

ARTICLE 21

Means of Ingress and Egress. Emergency Lighting

1. Proper arrangements shall be made for ingress to and egress from the different compartments, decks, etc.

2. Provision shall be made for an electric or other system of lighting, sufficient for all requirements of safety, in the different parts of the ship, and particularly upon the decks on which the lifeboats are stowed. On ships in which the boat deck is more than 9·15 metres (30 feet) above the waterline at the lightest seagoing draught, provision shall be made for the illumination from the ship of the lifeboats when alongside and in process of or immediately after being launched. There must be a self-contained source capable of supplying, when necessary, this safety lighting system, and placed in the upper parts of the ship above the bulkhead deck.

3. The exit from every main compartment occupied by passengers or crew shall be continuously lighted by an emergency lamp. The power for these emergency lamps shall be so arranged that they will be supplied from the independent installation referred to in the preceding paragraph in the event of failure of the main generating plant.

ARTICLE 22

Certificated Lifeboatmen. Manning of the Boats

1. In every ship to which this Chapter applies there must be, for any boat or life raft carried in order to comply with this Chapter, such number of certificated lifeboatmen as is required by Regulation XLI for that boat.

2. The allocation of the certificated lifeboatmen to each boat and life raft remains within the discretion of the master, according to the circumstances.

3. By "certificated lifeboatman" is meant any member of the crew who holds a certificate of efficiency issued under the authority of the Administration in accordance with the conditions laid down in the afore-mentioned Regulation.

4. The manning of the boats shall be as prescribed in Regulation XLII.

ARTICLE 20

Brassières de Sauvetage et Bouées de Sauvetage

1. Tous les navires auxquels s'applique le présent chapitre doivent avoir, pour chaque personne présente à bord, une brassière de sauvetage d'un type approuvé par l'Administration et, en outre, un nombre convenable de brassières spéciales pour enfants à moins que les brassières précédentes ne puissent être ajustables à la taille des enfants.

2. Tous ces navires doivent également avoir des bouées de sauvetage d'un type approuvé comme ci-dessus, et dont le nombre est fixé par la Règle XL.

3. Une brassière de sauvetage ou une bouée de sauvetage ne peut être approuvée par une Administration si elle ne satisfait aux prescriptions de la Règle XL applicables aux brassières de sauvetage ou aux bouées de sauvetage suivant le cas.

4. Dans le présent article l'expression "brassière de sauvetage" s'entend de tout dispositif capable de s'appliquer au corps et ayant la flottabilité d'une brassière de sauvetage réglementaire.

ARTICLE 21

Circulation des Personnes. Eclairage de Secours

1. Des dispositions appropriées doivent être prises pour l'entrée et pour la sortie des différents compartiments, entreponts, &c.

2. Un éclairage électrique ou autre, suffisant pour satisfaire à toutes les exigences de la sécurité, doit être prévu dans les diverses parties du navire et particulièrement sur les ponts où se trouvent les embarcations de sauvetage. Sur les navires où le pont des embarcations est à plus de 9 mètres 15 (30 pieds) de la flottaison correspondant au tirant d'eau minimum à la mer, des dispositions doivent être prises pour éclairer les embarcations, depuis le navire et le long du bord, pendant la manœuvre de mise à l'eau et immédiatement après cette manœuvre. Il doit exister une source autonome capable d'alimenter, le cas échéant, les appareils de cet éclairage de sécurité et placée dans les régions supérieures du navire, au-dessus du pont de cloisonnement.

3. La sortie de chaque compartiment occupé par les passagers ou l'équipage doit être éclairée en permanence par un fanal de secours. Ces fanaux de secours doivent pouvoir être alimentés par la source autonome visée au précédent paragraphe, en cas d'arrêt de la source normale d'éclairage du navire.

ARTICLE 22

Canotiers brevetés. Personnel des Embarcations

1. Sur tout navire auquel s'applique le présent chapitre il doit y avoir, pour chaque embarcation ou radeau de sauvetage installé en exécution des prescriptions dudit chapitre, un nombre de canotiers brevetés déterminé par les prescriptions de la Règle XLI qui concernent cette embarcation ou ce radeau de sauvetage.

2. Le capitaine du navire reste maître, suivant les circonstances, de l'affectation numérique des canotiers brevetés à chaque embarcation et radeau de sauvetage.

3. On entend par "canotier breveté" tout homme de l'équipage muni d'un brevet d'aptitude délivré au nom de l'Administration dans les conditions prévues à ladite Règle.

4. L'organisation du personnel des embarcation doit être conforme à la Règle XLII.

ARTICLE 23

Line-Throwing Appliances

Every ship to which this Chapter applies shall carry a line-throwing appliance of a type approved by the Administration.

ARTICLE 24

Dangerous Goods. Fire Protection

1. The carriage, either as cargo or ballast, of goods which by reason of their nature, quantity, or mode of stowage, are, either singly or collectively, liable to endanger the lives of the passengers or the safety of the ship, is forbidden.

This provision does not apply to the ship's distress signals, nor to the carriage of naval or military stores for the public service of the State under conditions authorized by the Administration.

Each Administration shall, from time to time by official notice, determine what goods are to be considered dangerous goods, and shall indicate the precautions which must be taken in the packing and stowage thereof.

2. The arrangements to be made for the detection and extinction of fire shall be as prescribed in Regulation XLIII.

ARTICLE 25

Muster Roll and Drills

Special duties for the event of an emergency shall be allotted to each member of the crew.

The muster list shall show all these special duties and shall indicate, in particular, the station to which each man must go, and the duties that he has to perform.

Before the vessel sails, the muster list shall be drawn up and exhibited, and the proper authority shall be satisfied that the muster list has been prepared for the ship. It shall be posted in several parts of the ship, and in particular in the crew's quarters.

Regulations XLIV and XLV prescribe the conditions under which musters of the crew and drills shall take place.

CHAPTER IV—RADIOTELEGRAPHY

ARTICLE 26

Application and Definition

1. This Chapter applies to all ships engaged on international voyages except cargo ships of less than 1,600 tons gross tonnage.

2. For the purposes of this Chapter a cargo ship means any ship not being a passenger ship.

ARTICLE 23

Appareil porte-amarre

Chaque navire auquel s'applique ce Chapitre doit être muni d'un appareil porte-amarre d'un modèle approuvé par l'Administration.

ARTICLE 24

Marchandises dangereuses. Mesures contre l'Incendie

1. Il est interdit d'embarquer, comme lest ou comme cargaison, des matières susceptibles, isolément ou dans leur ensemble, de mettre en danger la vie des passagers ou la sécurité du navire, par leur nature, leur quantité ou leur mode d'arrimage.

Cette prohibition ne s'applique ni au matériel destiné aux signaux de détresse du navire lui-même, ni aux approvisionnements navals ou militaires pour le service de l'Etat dans les conditions où le transport de ces approvisionnements est autorisé par l'Administration.

La détermination des matières à considérer comme dangereuses et l'indication des précautions obligatoires à prendre dans leur emballage et leur arrimage feront l'objet d'instructions officielles et périodiques de la part de chaque Administration.

2. La Règle XLIII indique les dispositions à prendre pour la découverte et l'extinction de l'incendie.

ARTICLE 25

Rôle d'Alarme et Exercices

Une consigne particulière d'alarme sera donnée à chaque homme de l'équipage.

Le rôle d'appel en cas d'alarme reproduit toutes les consignes particulières; il indique, notamment, le poste auquel chaque homme doit se rendre et les fonctions qu'il a à remplir.

Avant l'appareillage, le rôle d'appel est établi et mis à jour, et l'autorité qualifiée doit être mise à même d'en constater l'existence. Il est affiché bien en vue dans plusieurs endroits du bâtiment, notamment dans les locaux affectés à l'équipage.

Les conditions dans lesquelles on doit procéder aux appels et aux exercices de l'équipage sont prescrites par les Règles XLIV et XLV.

CHAPITRE IV—RADIOTÉLÉGRAPHIE

ARTICLE 26

Application et Définition

1. Le présent Chapitre s'applique à tous les navires qui effectuent des voyages internationaux, à l'exception des navires de charge de moins de 1,600 tonneaux de jauge brute.

2. Pour l'application du présent Chapitre, tout navire qui n'est pas un navire à passagers est un navire de charge.

ARTICLE 27

Fitting of Radio Installation

1. All ships to which this Chapter applies shall, unless exempted under Article 28, be fitted with a radiotelegraph installation complying with the provisions of Article 31, as follows:—

- (a) All passenger ships, irrespective of size.
- (b) All cargo ships of 1,600 tons gross tonnage and upwards.

2. Each Administration may delay the application of the provisions of paragraph 1 (b) to cargo ships belonging to its country of less than 2,000 tons gross tonnage for a period not exceeding five years from the date of the coming into force of the present Convention.

ARTICLE 28

Exemptions from the Requirements of Article 27

1. Each Administration may, if it considers that the route and the conditions of the voyage are such as to render a radiotelegraph installation unreasonable or unnecessary, exempt ships belonging to its country from the requirements of Article 27 as follows:—

I.—*Passenger ships*

- (a) Individual passenger ships or classes of passenger ships which, in the course of their voyage, do not go more than—
 - (i) 20 miles from the nearest land;
 - or*
 - (ii) 200 miles in the open sea between two consecutive ports.
- (b) Passenger ships which make voyages entirely within the restricted areas specified in the Annex to this Article.

II.—*Cargo Ships*

Individual cargo ships or classes of cargo ships which, in the course of their voyage, do not go more than 150 miles from the nearest land.

2. Each Administration may, in addition, exempt ships belonging to its country of the following classes:—

I. Barges in tow and existing sailing ships.

An existing sailing ship is one the keel of which is laid before the 1st July, 1931.

II.—Ships of primitive build, such as dhows, junks, etc., if it is practically impossible to fit them with a radiotelegraph installation.

III.—Ships which are not normally engaged on international voyages, but which in exceptional circumstances are required to undertake a single voyage of that kind.

Annex to Article 28

1. The Baltic Sea and approaches thereto East of a line drawn from Utsire (Norway) in the North to Texel (Netherlands) in the South, outside the territorial jurisdiction of the Union of Socialist Soviet Republics.

2. The portions of the Gulf of Tartary and the Sea of Okhotsk covered in voyages between ports in Hokkaido and ports in Japanese Sakhalin.

ARTICLE 27

Installation d'Appareils radiotélégraphiques

1. Tous les navires auxquels s'applique le présent Chapitre devront, s'ils n'en sont pas dispensés en vertu de l'Article 28, être munis d'une installation radiotélégraphique conforme aux dispositions de l'Article 31, ainsi qu'il est dit ci-après:

- (a) Tous les navires à passagers, quelles que soient leurs dimensions.
- (b) Tous les navires de charge de 1,600 tonneaux de jauge brute et au-dessus.

2. Toute Administration d'un pays a la faculté de différer l'application des dispositions du paragraphe 1 (b) précédent, aux navires de charge de moins de 2,000 tonneaux de jauge brute appartenant à ce pays, pendant une période ne dépassant pas cinq ans à partir de la date de mise en vigueur de la présente Convention.

ARTICLE 28

Dispenses aux Prescriptions de l'Article 27

1. Toute Administration d'un pays peut, si elle juge que la route suivie et les conditions du voyage sont telles qu'une installation radiotélégraphique n'est ni raisonnable ni nécessaire, dispenser des prescriptions de l'Article 27 les navires appartenant à ce pays:

I. *Navires à passagers.*

(a) certains navires à passagers individuellement ou par catégorie lorsqu'au cours de leur voyage:

- (i) ils ne s'éloignent pas de plus de 20 milles de la terre la plus proche, ou
- (ii) ils n'effectuent pas une traversée de plus de 200 milles en pleine mer, entre deux ports consécutifs.

(b) certains navires à passagers qui naviguent exclusivement en deçà des zones dont les limites sont déterminées à l'Annexe du présent Article.

II. *Navires de charge.*

Certains navires de charge, individuellement ou par catégorie, qui, au cours de leur voyage, ne s'éloignent pas de plus de 150 milles de la terre la plus proche.

2. Toute Administration d'un pays peut, en outre, dispenser les navires appartenant à ce pays et compris dans les catégories suivantes:

I. Les chalands remorqués et les navires à voiles existants.

Par navire à voiles existant, il faut entendre un navire à voiles dont la quille a été posée avant la date du 1er juillet 1931.

II. Les navires de construction primitive, tels que les dhows, les jonques, &c., s'il est pratiquement impossible de les munir d'une installation radiotélégraphique.

III. Les navires qui n'effectuent pas normalement des voyages internationaux, mais qui, dans des circonstances exceptionnelles, sont obligés d'entreprendre un seul voyage de cette nature.

Annexe à l'Article 28

1. La Baltique et ses abords à l'est d'une ligne tracée d'Utsire (Norvège) au Nord, jusqu'au Texel (Pays-Bas) au sud, en dehors de la juridiction territoriale de l'Union des Républiques Soviétistes Socialistes.

2. La partie du Golfe de Tartarie et de la Mer d'Okhotsk intéressant les voyages effectués entre des ports de Hokkaido et des ports dans le Sakhalin Japonais.

3. The Chosen (Tyosen) Strait between a line in the North drawn from Kawajiri Misaki (Cape Natsungu) to Fusan, and a line in the South drawn from Nagasaki to Giffard Island (off the South-West point of Quelpart Island) and thence to Tin To (Amherst Island).

4. The Yellow Sea North of Parallel 37° North.

5. The Formosa Strait between a line in the North drawn from Fuki Kaku (Syauki Point) to Foochow and a line in the South drawn from South Cape (the South point of Formosa) to Hong Kong.

6. The area within the following limits:—

Parallel 10° N. from long. 94° E. to the coast of Asia, coast of Asia to Saigon (Cape Tiwan), straight lines between Cape Tiwan, lat. 4° 30' N. long. 110° E., south point of Palawan Island, Palmas (Miangas) Island, lat. 0° long. 140° E., lat. 0° long. 148° E., lat. 10° S. long. 148° E., Cape York, north coast of Australia from Cape York to Port Darwin (Cape Charles), straight lines between Cape Charles, Ashmore Reef (East Island), lat. 10° S. long. 109° E., Christmas Island, lat. 2° N. long. 94° E., lat. 10° N. long. 94° E., outside the territorial jurisdiction of Australia and of the United States of America.

7. The Caribbean Sea, outside the territorial jurisdiction of the United States of America, in relation to voyages made by sailing ships only.

8. The area of the South Pacific Ocean bounded by the Equator, Meridian 130° W., Parallel 34° S., and the coast of Australia, outside the territorial jurisdiction of Australia.

9. The Tong King Gulf and portions of the China Sea lying to the West of a line drawn from Hong Kong to Lat. 17° N. Long. 110° E., thence due South to Latitude 10° N., and thence West to Saigon.

10. The portions of the Indian Ocean covered in voyages between ports in Madagascar, Reunion and the Mauritius Islands.

11. The portions of the North Atlantic Ocean and Mediterranean Sea covered in voyages between Casablanca (Morocco) and Oran (Algeria) and intermediate ports.

ARTICLE 29

Watches

1. Passenger Ships

Each passenger ship which, in accordance with Article 27, is required to be fitted with a radiotelegraph installation, shall, for safety purposes, carry a qualified operator, and, if not fitted with an auto-alarm, shall, whilst at sea, keep watches by means of a qualified operator or a certified watcher, as under:—

- (a) All passenger ships under 3,000 tons gross tonnage, as determined by the Administration concerned;
- (b) All passenger ships of 3,000 tons gross tonnage and over, continuous watch.

Each Administration is authorized to exempt passenger ships belonging to its country from 3,000 tons to 5,500 tons gross tonnage, both included, from the requirement of a continuous watch for a period not exceeding one year from the date of the coming into force of the present Convention, provided that during the period of such exemption they shall maintain a watch of at least 8 hours per day.

3. Le détroit de Chosen (Tyosen) délimité au Nord par une ligne tracée du Cap Natsungu (Kawajiri Misaki) jusqu'à Fusan et au sud par une ligne allant de Nagasaki à l'île Giffard (à hauteur de la pointe sud-ouest de l'île Quelpart) et de là, à Tin To (île Amherst).

4. La Mer Jaune au nord du 37^{ème} degré de latitude nord.

5. Le détroit de Formose délimité au Nord par une ligne tracée de la pointe Syauki (Fuki Kaku) jusqu'à Fou Tcheou et au Sud par une ligne tracée de South Cape (la pointe sud de Formose) jusqu'à Hong-Kong.

6. La zone comprise dans les limites suivantes:

Le parallèle du 10^{ème} degré Nord à partir du 94^{ème} degré de longitude Est jusqu'à la Côte d'Asie, la côte d'Asie jusqu'à Saïgon (Cap Tiwan), les lignes droites tracées entre le Cap Tiwan, 4^{ème} degré 30 minutes de latitude Nord, 110^{ème} degré de longitude Est, pointe sud de l'île Palawan, île Palmas (Miangas) l'équateur entre le 140^{ème} et le 148^{ème} degré de longitude Est, 10^{ème} degré de latitude Sud, 148^{ème} degré de longitude Est, le Cap York, la côte nord de l'Australie du Cap York jusqu'à Port Darwin (Cap Charles), les lignes droites tracées entre le Cap Charles, Ashmore Reef (East Island), 10^{ème} degré de latitude Sud, 109^{ème} degré de longitude Est, Christmas Island, 2^{ème} degré de latitude Nord, 94^{ème} degré de longitude Est, 10^{ème} degré de latitude Nord, 94^{ème} degré de longitude Est en dehors de la juridiction territoriale de l'Australie et des Etats-Unis d'Amérique.

7. La Mer des Caraïbes, en dehors de la juridiction territoriale des Etats-Unis d'Amérique, en ce qui concerne les voyages effectués par les navires à voiles seulement.

8. La zone de l'Océan Pacifique sud limitée par l'équateur, le méridien du 130^{ème} degré Ouest, le parallèle du 34^{ème} degré Sud, et la côte d'Australie, en dehors de la juridiction territoriale de l'Australie.

9. Le golfe du Tonkin et la partie de la Mer de Chine qui se trouve à l'Ouest d'une ligne tracée de Hong-Kong jusqu'au point situé par 17 degrés de latitude Nord et 110 degrés de longitude Est, puis de là au Sud jusqu'à la rencontre du 10^{ème} degré de latitude Nord, et de là, à l'Ouest jusqu'à Saïgon.

10. La partie de l'Océan Indien intéressant les voyages effectués entre les ports de Madagascar, la Réunion et les îles Maurice.

11. La partie de l'Atlantique Nord et celle de la Méditerranée intéressant les voyages effectués entre Casablanca (Maroc) et Oran (Algérie) et les ports intermédiaires.

ARTICLE 29

Services d'Ecoute

1. *Navires à passagers.*

Tout navire à passagers obligatoirement muni d'une installation radiotélégraphique, en vertu de l'Article 27, est tenu, au point de vue de la sécurité, d'avoir à bord un opérateur qualifié, et, s'il n'est pas pourvu d'un auto-alarme, d'assurer, lorsqu'il est à la mer, un service d'écoute au moyen d'un opérateur qualifié ou d'un écouteur breveté, dans les conditions suivantes:

(a) A bord de tous les navires à passagers d'une jauge brute inférieure à 3,000 tonneaux, ce service d'écoute sera déterminé par l'Administration intéressée.

(b) A bord de tous les navires à passagers d'une jauge brute de 3,000 tonneaux et au-dessus, ce service d'écoute sera permanent.

Toute Administration d'un pays est autorisée à exempter de l'obligation de l'écoute permanente tous les navires à passagers appartenant à ce pays dont la jauge brute est comprise entre 3,000 tonneaux inclus et 5,500 tonneaux inclus, pendant une période ne dépassant pas un an à partir de la date de mise en vigueur de la présente Convention, sous réserve que, pendant cette période de dispense, ils effectueront une écoute d'au moins 8 heures par jour.

2. *Cargo Ships*

Each cargo ship which, in accordance with Article 27, is required to be fitted with a radiotelegraph installation, shall, for safety purposes, carry a qualified operator, and, if not fitted with an auto-alarm, shall, whilst at sea, keep watches by means of a qualified operator or a certified watcher, as under:—

- (a) All cargo ships under 3,000 tons gross tonnage, as determined by the Administration concerned;
- (b) Cargo ships from 3,000 to 5,500 tons gross tonnage, both included, at least 8 hours' watch per day;
- (c) Cargo ships over 5,500 tons gross tonnage, continuous watch.

Each Administration is authorized to exempt ships belonging to its country included in (c) above from the requirement of a continuous watch for a period not exceeding one year from the date of the coming into force of the present Convention, provided that during the period of such exemption they shall maintain a watch of at least 8 hours per day.

Each Administration is also authorized to exempt ships belonging to its country from 5,500 tons to 8,000 tons gross tonnage from the requirement of a continuous watch for a further period of one year, provided that during this further period of exemption they shall maintain a watch of at least 16 hours per day.

3. On all ships fitted with an auto-alarm this auto-alarm shall, whilst the ship is at sea, always be in operation when the operator or watcher is not on watch.

On ships for which the hours of watch are to be determined by the Administration concerned, such watch should be maintained preferably at hours prescribed for radiotelegraph service by the International Radiotelegraph Convention in force.

On ships which are required to keep 8 hours' or 16 hours' watch per day, such watch shall be maintained at the hours prescribed for radiotelegraph service by the International Radiotelegraph Convention in force.

4. By *auto-alarm* is meant an automatic alarm receiver which complies with the requirements of Article 19, § 21, of the General Regulations annexed to the International Radiotelegraph Convention, 1927.

5. By *qualified operator* is meant a person holding a certificate complying with the provisions of the General Regulations annexed to the International Radiotelegraph Convention in force.

6. By *certified watcher* is meant any person holding a watcher's certificate issued under the authority of the Administration.

ARTICLE 30

Watchers

1. A watcher's certificate shall not be granted by a Contracting Government unless the applicant proves that he is capable—

- (a) of receiving and understanding the alarm, distress, safety and urgency signals when these signals occur among a series of other signals;
- (b) of correct reception by ear of code groups (mixed letters, figures and punctuation marks) at a speed of sixteen groups per minute, each group being composed of five characters and each figure or punctuation mark counting as two characters;

2. Navires de charge.

Tout navire de charge obligatoirement muni d'une installation radiotélégraphique en vertu de l'Article 27, est tenu, au point de vue de la sécurité, d'avoir à bord un opérateur qualifié et, s'il n'est pas pourvu d'un auto-alarme, d'assurer, lorsqu'il est à la mer, un service d'écoute au moyen d'un opérateur qualifié ou d'un écouteur breveté, dans les conditions suivantes:

- (a) A bord des navires de charge d'une jauge brute de moins de 3,000 tonnes, ce service d'écoute sera déterminé par l'Administration intéressée;
- (b) A bord des navires de charge d'une jauge brute de 3,000 à 5,500 tonnes inclus, ce service d'écoute sera d'au moins huit heures par jour;
- (c) Pour les navires de charge d'une jauge brute de plus de 5,500 tonnes, ce service d'écoute sera permanent.

Toute Administration d'un pays est autorisée à dispenser les navires appartenant à ce pays et visés à l'alinéa (c) de l'obligation de l'écoute permanente pendant une période ne dépassant pas un an à partir de la date de mise en vigueur de la présente Convention, sous réserve que, pendant cette période de dispense, ils assureront une écoute d'au moins huit heures par jour.

Toute Administration d'un pays est également autorisée à dispenser de l'obligation de l'écoute permanente, les navires appartenant à ce pays dont la jauge brute est supérieure à 5,500 tonnes et égale ou inférieure à 8,000 tonnes, pendant une autre période d'un an, sous réserve que pendant cette nouvelle période de dispense, ils assureront une écoute d'au moins 16 heures par jour.

3. A bord de tous les navires pourvus d'un auto-alarme, cet appareil devra, tant que le navire sera à la mer, être toujours en service lorsque l'opérateur ou l'écouteur ne fera pas l'écoute.

A bord des navires dont les heures d'écoute sont déterminées par l'Administration intéressée, cette écoute devra être assurée de préférence à des heures prescrites pour le service radiotélégraphique par la Convention Radiotélégraphique Internationale en vigueur.

A bord des navires tenus d'effectuer une écoute de huit heures ou de seize heures par jour, cette écoute sera assurée aux heures prescrites pour le service radiotélégraphique par la Convention Radiotélégraphique Internationale en vigueur.

4. Par *auto-alarme*, on entend un appareil récepteur automatique d'alarme remplissant les conditions prescrites à l'Article 19, paragraphe 21, du Règlement Général annexé à la Convention Radiotélégraphique Internationale de 1927.

5. Par *opérateur qualifié*, on entend toute personne possédant un certificat répondant aux dispositions du Règlement Général annexé à la Convention Radiotélégraphique Internationale en vigueur.

6. Par *écouteur breveté*, on entend toute personne possédant un brevet d'écouteur délivré par les soins de l'Administration.

ARTICLE 30

Ecouteurs

1. Tout Gouvernement contractant ne délivrera le brevet d'écouteur qu'après avoir constaté que le candidat est capable:

- (a) de recevoir et de comprendre les signaux d'alarme, de détresse, de sécurité et d'urgence lorsque ces signaux sont transmis au milieu de séries d'autres signaux;
- (b) d'assurer la réception auditive correcte de groupes de code (mélange de lettres, de chiffres et de signes de ponctuation) à la vitesse de 16 groupes par minute. Chaque groupe de code doit comprendre cinq caractères, chaque chiffre ou signe de ponctuation comptant pour deux caractères;

(c) of regulating the receivers used in the ship's radiotelegraph installation.

2. The Contracting Governments undertake to take steps to ensure that certified watchers observe the secrecy of correspondence.

ARTICLE 31

Technical Requirements

The radiotelegraph installations required by Article 27 above and the direction-finding apparatus required by Article 47 shall comply with the following requirements:—

1. The ship's station must be placed in accordance with the detailed Regulations of the Government of the country to which the ship belongs, in the upper part of the ship in a position of the greatest possible safety, as high as practicable above the deepest load water line.

2. There shall be provided between the bridge of the ship and the wireless telegraph room, means of communication either by voice pipe or by telephone or in some other manner equally efficient.

3. A reliable clock with a seconds hand must be provided in the wireless telegraph room.

4. A reliable emergency light must be provided in the wireless telegraph room.

5. The installation shall comprise a main installation and an emergency (reserve) installation. If, however, the main installation complies with all the requirements of an emergency (reserve) installation the latter is not then obligatory.

6. The main and emergency (reserve) installations must be capable of transmitting and receiving on the frequencies (wave lengths) and types of waves assigned by the International Radiotelegraph Convention in force for the purpose of distress and safety of navigation to ships compulsorily fitted with radiotelegraph installations in accordance with the present Convention.

7. The main and emergency (reserve) transmitters shall have a note frequency of at least 100.

8. The main transmitter shall have a *normal range* of 100 nautical miles, that is to say, it must be capable of transmitting clearly perceptible signals from ship to ship over a range of at least 100 nautical miles by day under normal conditions and circumstances, the receiver being assumed to be one employing a rectifier of the crystal type without amplification.*

9. Sufficient power must be available in a ship station at all times to operate the main radiotelegraph installation efficiently under normal conditions over the above range.

* Unless a more precise and practical method is available to determine the range of transmitters it is recommended that, as a guide, the following relations between the range in nautical miles (from ship to ship under normal conditions in daytime) and the power of the ship transmitter in metre amperes for 500 kilocycles per second (600 m) be used:—

100 nautical miles	60 M A
80 nautical miles	45 M A
50 nautical miles	25 M A

M being the actual height in metres of the aerial from its highest point to the load line.

A being the current in ampères measured at the base of the aerial in case of B, or fully modulated A 2, transmitters.

(c) de régler les récepteurs utilisés dans l'installation radiotélégraphique du navire.

2. Les Gouvernements contractants s'engagent à prendre des mesures pour que les écouters brevetés observent le secret de la correspondance.

ARTICLE 31

Conditions techniques requises

Les installations radiotélégraphiques prescrites par l'Article 27 et les appareils radiogoniométriques rendus obligatoires par l'Article 47, doivent satisfaire aux conditions suivantes:

1. La station de bord doit être située, conformément aux règlements détaillés du Gouvernement du pays dont relève le navire, dans la partie supérieure du navire, de manière à se trouver dans les meilleures conditions de sécurité et aussi haut que possible au-dessus de la ligne de charge maximum.

2. La passerelle de navigation et la cabine de radiotélégraphie doivent être reliées soit par tube acoustique, soit par téléphone, soit par tout autre moyen de communication aussi efficace.

3. La cabine de radiotélégraphie devra être pourvue d'une montre ou d'une pendule à secondes fonctionnant convenablement.

4. Un éclairage de secours efficace doit être installé dans la cabine de radiotélégraphie.

5. L'installation doit comprendre une installation principale et une installation de secours (réserve). Toutefois, si l'installation principale remplit toutes les conditions d'une installation de secours (réserve), cette dernière n'est pas dans ce cas obligatoire.

6. Les installations principales et de secours (réserve) doivent pouvoir transmettre et recevoir avec les fréquences (longueurs d'ondes) et sur les types d'ondes prescrits pour le trafic de détresse et la sécurité de la navigation par la Convention Radiotélégraphique Internationale en vigueur pour les navires obligatoirement pourvus d'une installation radiotélégraphique en vertu de la présente Convention.

7. L'émetteur principal et l'émetteur de secours (réserve) doit avoir une fréquence musicale d'au moins 100.

8. L'émetteur principal doit avoir une *portée normale* de 100 milles marins, c'est-à-dire qu'il doit être capable de transmettre des signaux clairement perceptibles de navire à navire, à une distance d'au moins 100 milles, de jour, dans des conditions et circonstances normales, le récepteur étant supposé pourvu d'un détecteur à cristal sans dispositif d'amplification.*

9. La station de bord doit pouvoir disposer, en tout temps, d'une source d'énergie suffisante pour faire fonctionner efficacement le poste radiotélégraphique principal dans des conditions normales, à la distance indiquée ci-dessus.

* Jusqu'à ce que l'on dispose d'une méthode plus exacte ou plus pratique pour déterminer la portée des transmetteurs, il est recommandé de prendre comme guide les relations suivantes entre la portée en milles marins (de navire à navire dans des conditions normales et de jour) et la puissance du transmetteur du navire en mètres-ampères pour 500 kilocycles à la seconde (600 mètres).

100 milles marins	60 M.A.
80 milles marins	45 M.A.
50 milles marins	25 M.A.

M étant la hauteur réelle en mètres de l'antenne à son point le plus élevé, au-dessus de la ligne de charge.

A étant le courant en ampères mesuré à la base de l'antenne dans le cas de transmetteurs B ou A2 modulés.

10. All parts of the emergency (reserve) installation shall be placed in the upper part of the ship, in a position of the greatest possible safety, as high above the deepest load water line as practicable. The emergency (reserve) installation must be provided with a source of energy independent of the propelling power of the ship and of the main electricity system and must be capable of being put into operation rapidly and of working for at least six continuous hours.

For the emergency (reserve) installation, the normal range as defined in paragraph 8 above must be at least 80 nautical miles for ships required to maintain a continuous watch and at least 50 nautical miles for all other ships.*

11. The receiving installation must permit of the reception of such of the waves used for the transmission of time signals and meteorological messages as may be considered necessary by the Administration.

12. The receiver must be so arranged as to be capable of maintaining reception by means of a rectifier of the crystal type.

13. In ships in which watch is kept by means of an automatic alarm receiver a means of giving audible warning shall be provided in the wireless telegraph room, in the wireless operator's cabin, and on the bridge, which shall operate continuously after the receiver has been operated by the alarm signal or distress call until stopped. Only one switch for stopping the warning shall be provided and this shall be situated in the wireless telegraph room.

14. In such ships the wireless operator, when going off watch, shall connect the automatic alarm receiver to the aerial and test its efficiency. He shall report to the master or the officer on watch on the bridge whether it is in working order.

15. Whilst the ship is at sea the emergency source of power shall be maintained at its full efficiency and the automatic alarm receiver shall be tested at least once every 24 hours. A statement that both these requirements have been fulfilled must be inserted in the ship's official log daily.

16. A wireless log shall be carried by every ship compulsorily equipped with wireless transmitting apparatus. This document shall be kept in the wireless telegraph room, and in it shall be inserted the names of the operators and watchers as well as all incidents and occurrences connected with the wireless service which may appear to be of importance to safety of life at sea, and in particular all distress messages and distress traffic in full.

17. The direction-finding apparatus required by Article 47 shall be efficient and capable of receiving clearly perceptible signals and of taking bearings from which the true bearing and direction may be determined. It shall be capable of receiving signals on the frequencies prescribed for distress, direction finding and wireless telegraph beacons by the International Radiotelegraph Convention in force.

Efficient communication shall be provided between the apparatus and the bridge.

* See note on p. 17.

10. Tous les organes de l'installation de secours (réserve) doivent être placés dans la partie supérieure du navire de manière à se trouver dans les meilleures conditions de sécurité et aussi haut que possible au-dessus de la ligne de charge maximum. L'installation de secours (réserve) doit disposer d'une source d'énergie indépendante de celle qui est utilisée pour la propulsion du navire et pour le réseau principal d'électricité; elle doit pouvoir être rapidement mise en service et être utilisée pendant six heures consécutives au moins.

La portée normale de l'installation de secours (réserve), telle qu'elle est définie au paragraphe 8 ci-dessus, doit être d'au moins 80 milles marins pour les navires tenus d'assurer une écoute permanente et d'au moins 50 milles marins pour tous les autres navires.*

11. L'installation de réception doit permettre de recevoir, sur celles des longueurs d'onde utilisées pour la transmission des signaux horaires et des messages météorologiques, qui seraient jugés nécessaires par l'Administration.

12. Le récepteur doit être disposé de façon à assurer la réception au moyen d'un détecteur à cristal.

13. A bord des navires où l'écoute est assurée au moyen d'un récepteur automatique d'alarme, on doit installer des avertisseurs sonores dans la cabine de radiotélégraphie, dans la cabine de l'opérateur radiotélégraphiste et sur la passerelle de navigation. Ces avertisseurs doivent fonctionner continuellement après que le récepteur a été actionné par le signal d'alarme ou de détresse, et jusqu'à ce qu'il soit arrêté. Pour arrêter les avertisseurs, il ne doit exister qu'un seul interrupteur, placé dans la cabine de radiotélégraphie.

14. A bord des navires visés au paragraphe précédent, l'opérateur, en quittant l'écoute, doit reconnecter le récepteur automatique d'alarme à l'antenne et éprouver son efficacité. Il doit rendre compte de son bon état de fonctionnement au capitaine ou à l'officier de quart sur la passerelle de navigation.

15. Lorsque le navire est à la mer, la source d'énergie de secours doit être maintenue dans un parfait état d'efficacité et le récepteur automatique d'alarme doit être vérifié au moins une fois par 24 heures. Mention que ces deux obligations ont été remplies sera portée, chaque jour, au Journal du bord.

16. A bord de tout navire obligatoirement pourvu d'une installation émettrice radioélectrique, il doit être tenu un journal radioélectrique. Sur ce document, qui doit se trouver dans la cabine de radiotélégraphie, seront inscrits les noms des opérateurs et des écouteurs, ainsi que tous les incidents et événements concernant le service radioélectrique et pouvant offrir un intérêt quelconque pour la sauvegarde de la vie humaine en mer; en particulier, tous les messages et tout le trafic de détresse doivent y être reproduits dans leur intégralité.

17. L'appareil radiogoniomètre, rendu obligatoire en vertu de l'Article 47, doit être d'un fonctionnement efficace, susceptible de recevoir des signaux clairement perceptibles et de prendre des relèvements dont il sera possible de déterminer le sens et de déduire le gisement vrai. Il doit pouvoir recevoir des signaux sur les fréquences prescrites, pour les cas de détresse, pour les radiogoniomètres et pour les radiophares, par la Convention Radiotélégraphique Internationale en vigueur.

Un moyen de communication efficace doit exister entre l'appareil et la passerelle de navigation.

* Voir note à la page 17.

ARTICLE 32

Competence

The matters governed by the International Radiotelegraph Convention, Washington, 1927, and the Regulations annexed thereto remain, and will continue, subject to the provisions:—

(1) Of that Convention and of the Regulations annexed thereto, and of any Convention and Regulations which may in the future be substituted therefor;

(2) Of the present Convention in regard to all the points in which it supplements the aforementioned documents.

CHAPTER V—SAFETY OF NAVIGATION

ARTICLE 33

Application

The provisions of this Chapter referring to ships, unless otherwise expressly provided, apply to all ships on all voyages.

ARTICLE 34

Danger Messages

The master of every ship which meets with dangerous ice, a dangerous derelict, a dangerous tropical storm or any other direct danger to navigation is bound to communicate the information, by all the means of communication at his disposal, to the ships in the vicinity, and also to the competent authorities at the first point of the coast with which he can communicate. It is desirable that the said information be sent in the manner set out in Regulation XLVI.

Each Administration will take all steps which it thinks necessary to ensure that when intelligence of any of the dangers specified in the previous paragraph is received, it will be promptly brought to the knowledge of those concerned and communicated to other Administrations interested.

The transmission of messages respecting the dangers specified is free of cost to the ships concerned.

ARTICLE 35

Meteorological Services

The Contracting Governments undertake to encourage the collection of meteorological data by ships at sea, and to arrange for their examination, dissemination and exchange in the manner most suitable for the purpose of aiding navigation.

In particular, the Contracting Governments undertake to co-operate in carrying out, as far as practicable, the following meteorological arrangements:—

- (a) to warn ships of gales, storms and tropical storms, both by the issue of wireless messages and by the display of appropriate signals at coastal points;
- (b) to issue daily, by radio, weather bulletins suitable for shipping, containing data of existing weather conditions and forecasts;

ARTICLE 32

Compétence

Les questions qui sont réglées par la Convention Radiotélégraphique Internationale de Washington de 1927 et par les Règlements y annexés, restent et continueront à être soumises aux dispositions:

- (1) de cette Convention et des Règlements y annexés et des autres Conventions et Règlements qui pourraient y être substitués dans l'avenir;
- (2) de la présente Convention en ce qui concerne tous les points où elle complète les documents susvisés.

CHAPITRE V.—SÉCURITÉ DE LA NAVIGATION

ARTICLE 33

Application

Les prescriptions du présent Chapitre, visant des navires, s'appliquent, à moins qu'il n'en soit expressément spécifié autrement, à tous les navires pour tous les voyages.

ARTICLE 34

Avis de dangers

Le capitaine de tout navire, se trouvant en présence de glaces ou d'une épave dangereuses ou d'une tempête tropicale dangereuse, ou de tout autre danger immédiat pour la navigation, est tenu d'en informer par tous les moyens de communication dont il dispose les navires dans le voisinage ainsi que les autorités compétentes au premier point de la côte avec lequel il peut communiquer. Il est souhaitable que cette information soit transmise de la manière exposée à la Règle XLVI.

Chaque Administration prendra toutes les mesures qu'elle jugera nécessaires pour s'assurer que l'information des dangers définis au paragraphe précédent soit rapidement portée à la connaissance de ceux que cela concerne et transmise aux autres Administrations intéressées.

La transmission de messages concernant les dangers en question est gratuite pour les navires intéressés.

ARTICLE 35

Services météorologiques

Les Gouvernements contractants s'engagent à encourager la centralisation de renseignements d'ordre météorologique par les navires en mer, de les faire examiner, propager et de se les communiquer de la manière la plus efficace dans le but de venir en aide à la navigation.

En particulier, les Gouvernements contractants s'engagent à collaborer à l'application, dans la plus grande mesure possible, des dispositions météorologiques suivantes:

- (a) avertir les navires des coups de vents, tempêtes et tempêtes tropicales, tant par la transmission des messages radioélectriques que par l'usage de signaux appropriés sur des points de la côte;
- (b) transmettre journellement par sans-fil des bulletins sur l'état du temps pouvant intéresser la navigation, et donnant des renseignements sur les conditions actuelles du temps ainsi que des prévisions;
- (c) établir des mesures pour que certains navires spécialement désignés prennent des observations météorologiques à des heures déterminées et

- (c) to arrange for certain selected ships to take meteorological observations at specified hours, and to transmit such observations by wireless telegraphy for the benefit of other ships and of the various official meteorological services; and to provide coast stations for the reception of the messages transmitted;
- (d) to encourage all ship-masters to inform surrounding ships whenever they experience wind force of 10 or above on the Beaufort scale (force 8 or above on the decimal scale).

The information provided for in paragraphs (a) and (b) of this article will be furnished in form for transmission in accordance with Article 31 §§ 1, 3 and 5, and Article 19, § 25, of the General Regulations annexed to the International Radiotelegraph Convention, Washington, 1927, and during transmission "to all stations" of meteorological information, forecasts and warnings, all ship stations must conform to the provisions of Article 31 § 2, of those General Regulations.

Weather observations from ships addressed to national meteorological services will be transmitted with the priority specified in Article 3, Additional Regulations, International Radiotelegraph Convention, Washington, 1927.

Forecasts, warnings, synoptic and other meteorological reports intended for ships shall be issued and disseminated by the national service in the best position to serve various zones and areas, in accordance with mutual arrangements made by the countries concerned.

Every endeavour will be made to obtain a uniform procedure in regard to the international meteorological services specified in this Article, and, as far as is practicable, to conform to the recommendations made by the International Meteorological Organization, to which organization the Contracting Governments may refer for study and advice any meteorological questions which may arise in carrying out the present Convention.

ARTICLE 36

Ice Patrol. Derelicts

The Contracting Governments undertake to continue a service of ice patrol and a service for study and observation of ice conditions in the North Atlantic. Further, they undertake to take all practicable steps to ensure the destruction or removal of derelicts in the northern part of the Atlantic Ocean east of the line drawn from Cape Sable to a point in latitude 34° N. longitude 70° W. if this destruction or removal is considered necessary at the time.

The Contracting Governments undertake to provide not more than three vessels for these three services. During the whole of the ice season they shall be employed in guarding the south-eastern, southern and south-western limits of the regions of icebergs in the vicinity of the Great Bank of Newfoundland for the purpose of informing trans-Atlantic and other passing vessels of the extent of this dangerous region; for the observation and study of ice conditions in general; for the destruction or removal of derelicts; and for the purpose of affording assistance to vessels and crews requiring aid within the limits of operation of the patrol vessels.

During the rest of the year the study and observation of ice conditions shall be maintained as advisable, and one vessel shall always be available for the search for, and destruction or removal of derelicts.

transmettent ces observations par télégraphie sans fil dans l'intérêt des autres navires et des divers services météorologiques officiels, et pourvoir certaines stations côtières pour la réception de ces messages;

- (d) encourager tous les capitaines de navires à prévenir les navires dans le voisinage lorsqu'ils rencontrent une force de vent de 10 ou au-dessus—échelle Beaufort (force 8 ou au-dessus, échelle décimale).

Les informations prévues aux paragraphes (a) et (b) du présent Article seront transmises dans la forme indiquée aux Articles 31 (paragraphes 1, 3 et 5) et l'Article 19 (paragraphe 25) du Règlement général annexé à la Convention Radiotélégraphique Internationale de Washington, 1927, et pendant la durée des transmissions de renseignements météorologiques, avertissements et prévisions "à tous", toutes les stations de bord doivent se conformer aux dispositions de l'Article 31 (paragraphe 2) de ce Règlement.

Les observations sur le temps adressées par les navires aux services météorologiques nationaux bénéficieront de la priorité de transmission spécifiée à l'Article 3, Règlements additionnels, Convention Radiotélégraphique Internationale de Washington, 1927.

Les prévisions, avertissements, rapports synoptiques et autres rapports météorologiques à l'usage de navires doivent être transmis et propagés par le service national dans la position la plus favorable pour desservir les différentes zones et régions suivant des accords mutuels entre les pays intéressés.

Tous les efforts tendront à obtenir une procédure internationale uniforme en ce qui concerne les services météorologiques internationaux spécifiés au présent Article et à se conformer, dans la mesure du possible aux recommandations de l'Institution météorologique internationale, à qui les Gouvernements contractants pourront se référer pour étude et avis sur tous les sujets d'ordre météorologique pouvant se présenter dans l'application de la présente Convention.

ARTICLE 36

Recherches des glaces. Epaves

Les Gouvernements contractants s'engagent à maintenir un service de recherche des glaces et un service d'étude et d'observation du régime des glaces dans l'Atlantique Nord. De plus, ils s'engagent à prendre toutes les mesures possibles pour assurer la destruction ou l'enlèvement des épaves dans la partie nord de l'Océan Atlantique, à l'est d'une ligne tracée du Cap Sable jusqu'à un point situé par 34 degrés de latitude Nord et 70 degrés de longitude Ouest si l'utilité de ces destructions ou des ces enlèvements est reconnue.

Les Gouvernements contractants s'engagent à fournir trois navires au plus pour le fonctionnement de ces trois services. Pendant toute la saison des glaces, ces navires doivent être affectés à la surveillance des limites sud-est, sud et sud-ouest des régions des icebergs dans le voisinage du grand banc de Terre-Neuve, pour informer de l'étendue de la région dangereuse les navires transatlantiques et autres qui passent; pour étudier et observer le régime des glaces; pour détruire et enlever les épaves; et pour prêter assistance aux navires et équipages qui ont besoin d'aide dans la zone d'action des navires patrouilleurs.

Pendant le reste de l'année, l'étude et l'observation du régime des glaces doivent être poursuivies, suivant les nécessités, et un navire doit toujours être disponible pour la recherche, la destruction ou l'enlèvement des épaves.

ARTICLE 37

Ice Patrol. Management and Cost

The Government of the United States is invited to continue the management of these services of ice patrol, study and observation of ice conditions, and derelict destruction and removal. The Contracting Governments specially interested in these services, whose names are given below, undertake to contribute to the expense of maintaining and operating these services in the following proportions:—

	Per cent.
Belgium.. . . .	2
Canada.. . . .	3
Denmark.. . . .	2
France.. . . .	6
Germany.. . . .	10
Great Britain and Northern Ireland.. . . .	40
Italy.. . . .	6
Japan.. . . .	1
Netherlands.. . . .	5
Norway.. . . .	3
Spain.. . . .	1
Sweden.. . . .	2
Union of Socialist Soviet Republics.. . . .	1
United States of America.. . . .	18

Each of the Contracting Governments has the right to discontinue its contribution to the expense of maintaining and operating these services after the 1st September, 1932. Nevertheless, the Contracting Government which avails itself of this right will continue responsible for the expense of working up to the 1st September following the date of giving notice of intention to discontinue its contribution. To take advantage of the said right it must give notice to the other Contracting Governments at least six months before the said 1st September; so that, to be free from this obligation on the 1st September, 1932, it must give notice on the 1st March, 1932, at the latest, and similarly for each subsequent year.

If, at any time, the United States Government should not desire to continue these services, or if one of the Contracting Governments should express a wish to relinquish responsibility for the pecuniary contribution defined above, or to have its percentage of obligation altered, the Contracting Governments shall settle the question in accordance with their mutual interests.

The Contracting Governments which contribute to the cost of the three abovementioned services shall have the right by common consent to make from time to time such alterations in the provisions of this Article and of Article 36 as appear desirable.

ARTICLE 38

Speed Near Ice

When ice is reported on, or near, his course, the master of every ship at night is bound to proceed at a moderate speed or to alter his course so as to go well clear of the danger zone.

ARTICLE 39

North Atlantic Routes

The practice of following recognized routes across the North Atlantic in both directions has contributed to safety of life at sea, but the working of these routes should be further investigated and studied with a view to the introduction of such variations as experience may show to be necessary.

ARTICLE 37

Recherche des glaces. Gestion et Dépenses

Le Gouvernement des Etats-Unis est invité à continuer la gestion de ces trois services; recherche des glaces; étude et observation du régime des glaces; destruction et enlèvement des épaves. Les Gouvernements contractants qui sont spécialement intéressés à ces services et dont les noms suivent s'engagent à contribuer aux dépenses d'entretien et de fonctionnement de ces navires dans les proportions suivantes:

	Pour Cent.
Allemagne.. . . .	10
Belgique.. . . .	2
Canada.. . . .	3
Danemark.. . . .	2
Espagne.. . . .	1
Etats-Unis d'Amérique.. . . .	18
France.. . . .	6
Grande-Bretagne et Irlande du Nord.. . . .	40
Italie.. . . .	6
Japon.. . . .	1
Norvège.. . . .	3
Pays-Bas.. . . .	5
Suède.. . . .	2
Union des Républiques Soviétistes Socialistes.. . . .	1

Chacun des Gouvernements contractants a la faculté de cesser de contribuer aux dépenses d'entretien et de fonctionnement de ces services après le 1er septembre 1932. Toutefois, le Gouvernement contractant qui usera de cette faculté restera tenu des dépenses ci-dessus jusqu'au 1er septembre qui suivra la date de notification de son intention de cesser sa contribution. Pour user de ladite faculté, il devra notifier son intention aux autres Gouvernements contractants six mois au moins avant ledit 1er septembre, de sorte que, pour être dégagé de ces obligations au 1er septembre 1932, il devra notifier son intention au plus tard le 1er mars 1932, et de même chaque année qui suivra.

Au cas où, à un moment quelconque, le Gouvernement des Etats-Unis ne désirerait plus gérer ces services ou que l'un des Gouvernements contractants exprimerait le désir de ne plus assumer la charge de la contribution pécuniaire ci-dessus définie ou de voir modifier son pourcentage, les Gouvernements contractants régleront la question au mieux de leurs intérêts réciproques.

Les Gouvernements contractants qui contribuent aux frais des trois services susmentionnés ont le droit d'apporter au présent Article et à l'Article 36 d'un commun accord et en tout temps, les changements qui seraient jugés désirables.

ARTICLE 38

Vitesse dans le voisinage des Glaces

Lorsque des glaces sont signalées sur la route ou près de la route à suivre, le capitaine de tout navire est tenu de modérer pendant la nuit la vitesse de son navire ou de changer de route, de manière à bien s'écarter de la zone dangereuse.

ARTICLE 39

Routes de l'Atlantique Nord

La pratique consistant à suivre des routes définies pour la traversée de l'Atlantique du Nord, dans l'un et l'autre sens, a contribué à la sauvegarde de la vie humaine en mer; mais les résultats de l'utilisation de ces routes devraient faire l'objet d'enquêtes et d'études plus approfondies permettant d'apporter à la pratique actuelle les modifications dont l'expérience montrerait la nécessité.

The selection of the routes and the initiation of action with regard to them is left to the responsibility of the steamship companies concerned. The Contracting Governments will assist the companies, when requested to do so, by placing at their disposal any information bearing on the routes which may be in the possession of the Governments.

The Contracting Governments undertake to impose on the companies the obligation to give public notice of the regular routes which they propose their vessels should follow, and of any changes made in these routes; they will also use their influence to induce the owners of all vessels crossing the Atlantic to follow, so far as circumstances will permit, the recognized routes, and to induce the owners of all vessels crossing the Atlantic bound to or from ports of the United States via the vicinity of the Great Bank of Newfoundland to avoid, as far as practicable, the fishing banks of Newfoundland north of latitude 43° N. during the fishing season, and to pass outside regions known or believed to be endangered by ice.

The Administration managing the ice patrol service is requested to report to the Administration concerned any ship which is observed not to be on any regular, recognized or advertised route, or which crosses the abovementioned fishing banks during the fishing season, or which, when proceeding to or from ports of the United States, passes through regions known or believed to be endangered by ice.

ARTICLE 40

Collision Regulations

The Contracting Governments agree that the alterations in the International Regulations for Preventing Collisions at Sea shown in Annex II are desirable and ought to be made. The Government of the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland is requested to forward full particulars of the alterations to the other Governments who have accepted the International Regulations for Preventing Collisions at Sea, and ascertain whether they will adopt these alterations; to report the results to the Governments represented at this Conference, and to endeavour to arrange that the revised regulations shall come in force on the 1st July, 1931.

ARTICLE 41

Helm Orders

The Contracting Governments agree that after midnight on the 30th June, 1931, helm or steering orders, *i.e.*, orders to the steersman, shall on all their ships be given in the direct sense, *e.g.*, when the ship is going ahead an order containing the word "starboard" or "right" or any equivalent of "starboard" or "right" shall only be used when it is intended, on ships as at present generally constructed and arranged, that the wheel, the rudder-blade and the head of the ship, shall all move to the right.

ARTICLE 42

Misuse of Distress Signals

The use of an international distress signal, except for the purpose of indicating that a vessel is in distress, and the use of any signal which may be confused with an international distress signal, are prohibited on every ship.

Le choix des routes et l'initiative des mesures à prendre à leur égard sont laissés à la charge des compagnies de navigation intéressées. Les Gouvernements contractants prêteront leurs concours à ces compagnies, lorsqu'ils en seront sollicités, en mettant à leur disposition tous les renseignements sur les routes qui peuvent être en la possession des Gouvernements.

Les Gouvernements contractants s'engagent à imposer aux compagnies l'obligation de publier les routes régulières qu'elles se proposent de faire suivre à leurs navires ainsi que tous changements qui peuvent leur être apportés. Ils useront également de leur influence pour inciter les armateurs de tous les navires traversant l'Atlantique à suivre, autant que les circonstances le permettent, les routes définies et pour inciter les armateurs de tous les navires traversant l'Atlantique à destination ou en provenance des ports des Etats-Unis, en passant au voisinage du grand banc de Terre-Neuve, à éviter, autant qu'il est possible, pendant la saison de pêche, les lieux de pêche de Terre-Neuve au nord du 43^{ème} degré de latitude Nord et à faire route en dehors des régions où des glaces dangereuses existent ou sont supposées exister.

L'Administration qui dirige le service de surveillance des glaces est invitée à signaler à l'Administration intéressée tout navire dont on constate la présence en dehors d'une route régulière reconnue ou annoncée, ou qui traverse les bancs de pêche susmentionnés pendant la saison de pêche, ou qui, faisant route à destination ou en provenance d'un port des Etats-Unis, traverse des régions où des glaces dangereuses existent ou sont supposées exister.

ARTICLE 40

Règles d'abordage

Les Gouvernements contractants conviennent que les modifications à apporter au règlement international pour prévenir les abordages en mer, telles qu'elles figurent à l'Annexe II sont désirables et devraient y être apportées. Le Gouvernement du Royaume-Uni de la Grande-Bretagne et de l'Irlande du Nord est prié de transmettre les détails complets de ces modifications aux autres Gouvernements qui ont accepté le Règlement international pour prévenir les Abordages en Mer, de s'assurer qu'ils les adoptent, d'informer les Gouvernements représentés à la Conférence de la suite donnée et, enfin, de s'efforcer de faire mettre en vigueur le règlement modifié à la date du 1er juillet 1931.

ARTICLE 41

Commandements à la Barre

Les Gouvernements contractants conviennent qu'à la date du 30 juin 1931 à partir de minuit les commandements à la barre, c'est-à-dire les commandements donnés à l'homme de barre, doivent être donnés, sur tous leurs navires, sous la forme de commandements directs, c'est-à-dire que, le navire allant de l'avant, le mot "tribord" ou "droite" ou tout mot équivalent à "tribord" ou à "droite" ne doit être donné à bord des navires—tels qu'ils sont généralement construits et aménagés de nos jours—que lorsque l'intention est de manœuvrer à droite, et tout à la fois, la roue, le safran du gouvernail et l'avant du navire.

ARTICLE 42

Emploi injustifié des signaux de détresse

L'emploi d'un signal international de détresse, sauf s'il s'agit de signaler qu'un navire est en détresse, ainsi que l'emploi d'un signal pouvant être confondu avec un signal international de détresse sont interdits sur tous les navires.

ARTICLE 43

Alarm, Distress and Urgency Signals

The alarm signal and the distress signal may only be used by ships in serious and imminent danger which require immediate assistance. In all other cases in which assistance is required, or in which a vessel desires to issue a warning that it may become necessary to send out the alarm signal or the distress signal at a later stage, use must be made of the urgency signal (XXX) established by the International Radiotelegraph Convention, Washington, 1927.

If a ship has sent out the alarm or distress signal and subsequently finds that assistance is no longer required such ship shall immediately notify all stations concerned as provided for by the Radiotelegraph Convention in force.

ARTICLE 44

Speed of Distress Messages

The speed of transmission of messages in connection with cases of distress, urgency or safety, shall not exceed 16 words per minute.

ARTICLE 45

Distress Messages. Procedure

1. The master of a ship on receiving on his ship a wireless distress signal from any other ship, is bound to proceed with all speed to the assistance of the persons in distress, unless he is unable, or in the special circumstances of the case, considers it unreasonable or unnecessary to do so, or unless he is released under the provisions of paragraphs 3 and 4 of this Article.

2. The master of a ship in distress, after consultation, so far as may be possible, with the masters of the ships which answer his call for assistance, has the right to requisition such one or more of those ships as he considers best able to render assistance, and it shall be the duty of the master or masters of the ship or ships requisitioned to comply with the requisition by continuing to proceed with all speed to the assistance of the persons in distress.

3. A master shall be released from the obligation imposed by paragraph 1 of this Article as soon as he is informed by the master of the ship requisitioned, or, where more ships than one are requisitioned, all the masters of the ships requisitioned, that he or they are complying with the requisition.

4. A master shall be released from the obligation imposed by paragraph 1 of this Article, and, if his ship has been requisitioned, from the obligation imposed by paragraph 2 of this Article, if he is informed by a ship which has reached the persons in distress, that assistance is no longer necessary.

5. If a master of a ship, on receiving a wireless distress call from another ship, is unable, or in the special circumstances of the case considers it unreasonable or unnecessary to go to the assistance of that other ship, he must immediately inform the master of that other ship accordingly, and enter in his log-book his reasons for failing to proceed to the assistance of the persons in distress.

6. The provisions of this Article do not prejudice the International Convention for the unification of certain rules with respect to Assistance and Salvage at Sea, signed at Brussels on the 23rd September, 1910, particularly the obligation to render assistance imposed by Article 11 of that Convention.

ARTICLE 43

Signaux d'alarme, de détresse et d'urgence

Les signaux d'alarme et de détresse peuvent seulement être employés par les navires en danger sérieux et imminent qui ont besoin d'une assistance immédiate. Dans tous les autres cas où on a besoin d'assistance ou dans lesquels un navire désire émettre un avertissement indiquant qu'il pourra être nécessaire de faire ultérieurement le signal d'alarme ou de détresse, il doit être fait usage du signal urgent (XXX) prévu par la Convention Radiotélégraphique Internationale de Washington, 1927.

Si un navire a émis le signal d'alarme ou de détresse et s'il estime ultérieurement que l'assistance n'est plus nécessaire, ce navire doit immédiatement le faire savoir à toutes les stations intéressées conformément à la Convention Radiotélégraphique en vigueur.

ARTICLE 44

Vitesse de transmission des messages de détresse

La vitesse de transmission des messages relatifs aux cas de détresse, d'urgence ou de sécurité, ne doit pas dépasser 16 mots par minute.

ARTICLE 45

Messages de détresse. Procédure

1. Le Capitaine d'un navire, qui reçoit d'un autre navire un signal de détresse, est tenu de se porter à toute vitesse au secours des personnes en détresse, sauf en cas d'impossibilité ou si, dans les circonstances spéciales où il se trouve, il n'estime ni raisonnable, ni utile de le faire, ou s'il est dégagé de cette obligation conformément aux dispositions des paragraphes 3 et 4 du présent article.

2. Le capitaine d'un navire en détresse, après avoir consulté, autant que cela peut être possible, les capitaines des navires qui ont répondu à son appel de secours, a le droit de réquisitionner tel ou tels de ces navires qu'il considère les plus capables de porter secours, et le capitaine ou les capitaines réquisitionnés ont l'obligation de se soumettre à la réquisition en continuant à se rendre à toute vitesse au secours des personnes en détresse.

3. Un capitaine est libéré de l'obligation imposée par le paragraphe 1 du présent article aussitôt dès qu'il sera informé par le capitaine du navire réquisitionné, ou, si plusieurs navires sont réquisitionnés, par les capitaines des navires réquisitionnés, que le capitaine ou les capitaines réquisitionnés se soumettent à la réquisition.

4. Un capitaine est libéré de l'obligation imposée par le paragraphe 1 du présent article et, si son navire a été réquisitionné, de l'obligation imposée par le paragraphe 2 du présent article, s'il est informé par un navire qui est arrivé auprès des personnes en détresse, que le secours n'est plus nécessaire.

5. Si le capitaine d'un navire, au moment où il reçoit un appel de détresse d'un autre navire, est dans l'impossibilité, ou, dans les circonstances spéciales où il se trouve, n'estime ni raisonnable ni utile d'aller au secours de l'autre navire, il doit, immédiatement informer de ce fait le capitaine de l'autre navire et indiquer sur son journal de bord les raisons pour lesquelles il s'est abstenu de se rendre au secours des personnes en détresse.

6. Il n'est pas dérogé par les prescriptions du présent article aux dispositions de la Convention Internationale, pour l'unification de certaines règles en matière d'Assistance et de Sauvetage en mer, signée à Bruxelles le 23 septembre 1910, particulièrement en ce qui concerne l'obligation de porter secours imposée par l'article 11 de ladite Convention.

ARTICLE 46

Signalling Lamp

All ships of over 150 tons gross tonnage, when engaged on international voyages, shall have on board an efficient signalling lamp.

ARTICLE 47

Direction-Finding Apparatus

Every passenger ship of 5,000 tons gross tonnage and upwards shall, within two years from the date on which the present Convention comes in force, be provided with an approved direction-finding apparatus (radio compass), complying with the provisions of Article 31 (17) of the present Convention.

ARTICLE 48

Manning

The Contracting Governments undertake, each for its national ships, to maintain, or, if it is necessary, to adopt measures for the purpose of ensuring that, from the point of view of safety of life at sea, all ships shall be sufficiently and efficiently manned.

 CHAPTER VI—CERTIFICATES

ARTICLE 49

Issue of Certificates

A certificate called a *Safety Certificate* shall be issued, after inspection and survey, to every passenger ship which complies in an efficient manner with the requirements of Chapters II, III and IV of the Convention.

A certificate called a *Safety Radiotelegraphy Certificate* shall be issued after inspection to every ship other than a passenger ship which complies in an efficient manner with the requirements of Chapter IV of the present Convention.

A certificate called an *Exemption Certificate* shall be issued to every ship to which exemption is granted by a Contracting Government under, and in accordance with, the provisions of Chapters II, III and IV of the present Convention.

The inspection and survey of ships, so far as regards the enforcement of the provisions of the present Convention and the annexed Regulations applicable to such ships and the granting of exemptions therefrom, shall be carried out by officers of the country in which the ship is registered, provided that the Government of each country may entrust the inspection and survey of its ships either to Surveyors nominated for this purpose or to organizations recognized by it. In every case the Government concerned fully guarantees the completeness and efficiency of the inspection and survey.

A Safety Certificate, Safety Radiotelegraphy Certificate, and Exemption Certificate shall be issued either by the Government of the country in which

ARTICLE 46

Fanal à Signaux

Tous les navires d'une jauge brute de plus de 150 tonneaux effectuant des voyages internationaux doivent avoir à bord un fanal à signaux efficace.

ARTICLE 47

Radiogoniomètre

Tout navire à passagers de 5,000 tonneaux de jauge brute et au-dessus doit, dans les deux ans qui suivront la date de mise en vigueur de la présente Convention, être muni d'un radiogoniomètre (radio-compass) d'un type approuvé conformément aux dispositions de l'Article 31 de la présente Convention.

ARTICLE 48

Equipage

Les Gouvernements contractants s'engagent, en ce qui concerne leurs navires nationaux, à conserver, ou, si c'est nécessaire, à adopter, toutes mesures ayant pour objet de s'assurer qu'au point de vue de la sécurité en mer, tous les navires aient à bord un équipage suffisant en nombre et qualité.

CHAPITRE VI.—CERTIFICATS

ARTICLE 49

Délivrance des Certificats

Un certificat dit *Certificat de Sécurité*, doit être délivré, après inspection et visite à tout navire à passagers qui aura satisfait d'une manière effective aux prescriptions des Chapitres II, III et IV de la présente Convention.

Un certificat dit *Certificat de Sécurité radiotélégraphique* doit être délivré après inspection à tout navire autre qu'un navire à passagers qui satisfait d'une manière effective aux prescriptions du Chapitre IV de la présente Convention.

Un certificat dit *Certificat de Dispense*, doit être délivré à tout navire auquel une dispense est accordée par un Gouvernement Contractant pour l'application et en conformité des prescriptions des Chapitres II, III et IV de la présente Convention.

L'inspection et la visite des navires, en ce qui concerne la mise en vigueur de celles des prescriptions de la présente Convention et des Règles annexées auxquelles ils sont soumis et l'octroi des dispenses qui peuvent leur être accordées, sont effectuées par des agents du pays où le navire est immatriculé. Toutefois le Gouvernement de chaque pays peut confier l'inspection et la visite des navires de ce pays soit à des experts désignés à cet effet, soit à des organismes reconnus par lui. Dans tous les cas, le Gouvernement intéressé garantit complètement l'intégrité et l'efficacité de l'inspection et de la visite.

Le certificat de sécurité, le certificat de sécurité radiotélégraphique, et le certificat de dispense sont délivrés par le Gouvernement du pays où le navire est

the ship is registered or by any person or organization duly authorized by that Government. In every case that Government assumes full responsibility for the certificate.

ARTICLE 50

Issue of Certificate by Another Government

A Contracting Government may, at the request of the Government of a country in which a ship coming under the present Convention is registered, cause that ship to be surveyed, and, if satisfied that the requirements of the present Convention are complied with, issue a Safety Certificate or Safety Radiotelegraphy Certificate to such ship, under its own responsibility. Any certificate so issued must contain a statement to the effect that it has been issued at the request of the Government of the country in which the ship is registered, and it shall have the same force and receive the same recognition as a certificate issued under Article 49 of the present Convention.

ARTICLE 51

Form of Certificates

All certificates shall be drawn up in the official language or languages of the country by which they are issued.

The form of the certificate shall be that of the models given in Regulation XLVII. The arrangement of the printed part of the standard certificates shall be exactly reproduced in the certificates issued, or in certified copies thereof, and the particulars inserted by hand shall in the certificates issued, or in certified copies thereof, be inserted in Roman characters and Arabic figures.

The Contracting Governments undertake to communicate one to another a sufficient number of specimens of their certificate for the information of their officers. This exchange shall be made, so far as possible, before the 1st January, 1932.

ARTICLE 52

Duration of Certificates

Certificates shall not be issued for a period of more than twelve months.

If a ship at the time when its certificates expires is not in a port of the country in which it is registered the certificate may be extended by a duly authorized officer of the country to which the ship belongs; but such extension shall be granted only for the purpose of allowing the ship to complete its return voyage to its own country, and then only in cases in which it appears proper and reasonable so to do.

No certificate shall be extended for a longer period than five months, and a ship to which such extension is granted shall not, on returning to its own country, be entitled by virtue of such extension to leave that country again without having obtained a new certificate.

ARTICLE 53

Acceptance of Certificates

Certificates issued under the authority of a Contracting Government shall be accepted by the other Contracting Governments for all purposes covered by the present Convention. They shall be regarded by the other Contracting Governments as having the same force as the certificates issued by them to their own ships.

immatriculé ou par toute autre personne ou organisme dûment autorisé par ce Gouvernement. Dans tous les cas, ce dernier assume la pleine responsabilité du certificat.

ARTICLE 50

Délivrance d'un Certificat par un autre Gouvernement

Tout Gouvernement contractant peut, à la requête du Gouvernement d'un pays dans lequel est immatriculé un navire qui tombe sous le coup de la présente Convention, faire inspecter ce navire et, s'il a constaté que les exigences de la présente Convention sont satisfaites, lui délivrer, sous sa propre responsabilité, un certificat de sécurité ou un certificat de sécurité radiotélégraphique. Tout certificat délivré dans ces conditions doit porter une déclaration établissant qu'il a été délivré à la requête du Gouvernement du pays où le navire est immatriculé. Ce certificat a la même valeur que le certificat délivré conformément à l'Article 49 de la présente Convention et doit être accepté de la même façon.

ARTICLE 51

Type des Certificats

Tous les certificats doivent être rédigés dans la langue ou les langues officielles du pays dans lequel ils sont délivrés.

Le type des certificats doit être conforme aux modèles donnés par la Règle XLVII. Les dispositions typographiques de ces modèles réglementaires doivent être exactement reproduites et les indications portées à la main sur les certificats délivrés ou sur les copies certifiées conformes doivent être écrites en caractères romains et en chiffres arabes.

Les Gouvernements contractants s'engagent à se communiquer mutuellement un nombre suffisant d'exemplaires de leurs certificats pour renseigner leurs fonctionnaires. Cet échange devra se faire, autant que possible, avant le 1er janvier 1932.

ARTICLE 52

Durée de la validité des Certificats

Les certificats ne doivent pas être délivrés pour une durée de plus de douze mois.

Si, à la date d'expiration de son certificat, un navire ne se trouve pas dans un port du pays où il est immatriculé, la validité du certificat peut être prorogée par un fonctionnaire dûment autorisé du pays dont relève le navire. Une telle prorogation ne doit toutefois être accordée que pour permettre au navire d'achever son voyage de retour à destination de son propre pays et seulement dans le cas où cette mesure apparaîtra comme opportune et raisonnable.

Aucun certificat ne doit être prorogé pour une période de plus de cinq mois et le navire auquel cette prorogation aura été accordée ne sera pas en droit, en vertu de cette prorogation, à son retour dans son pays, de quitter à nouveau ce pays sans avoir renouvelé son certificat.

ARTICLE 53

Acceptation des Certificats

Les certificats délivrés au nom d'un Gouvernement contractant doivent être acceptés par les autres Gouvernements contractants pour tout ce qui fait l'objet de la présente Convention. Ils doivent être considérés par les autres Gouvernements contractants comme ayant la même valeur que les certificats délivrés par ceux-ci à leurs propres navires.

ARTICLE 54

Control

Every ship holding a certificate issued under Article 49 or Article 50 is subject, in the ports of the other Contracting Governments, to control by officers duly authorized by such Governments in so far as this control is directed towards verifying that there is on board a valid certificate, and if necessary, that the conditions of the vessel's seaworthiness correspond substantially with the particulars of that certificate; that is to say, so that the ship can proceed to sea without danger to the passengers and the crew.

In the event of this control giving rise to intervention of any kind, the officer carrying out the control shall forthwith inform the Consul of the country in which the ship is registered of all the circumstances in which intervention is deemed to be necessary.

ARTICLE 55

Privileges

The privileges of the present Convention may not be claimed in favour of any ship unless it holds a proper valid certificate.

ARTICLE 56

Qualification of Certificate

If in the course of a particular voyage the ship has on board a number of crew and passengers less than the maximum number which the ship is licensed to carry, and is in consequence, in accordance with the provisions of the present Convention, free to carry a smaller number of life-boats and other life-saving appliances than that stated in the certificate, a memorandum may be issued by the officers or other authorized persons referred to in Articles 49 and 52 above.

This memorandum shall state that in the circumstances there is no infringement of the provisions of the present Convention. It shall be annexed to the certificate and shall be substituted for it in so far as the life-saving appliances are concerned. It shall be valid only for the particular voyage in regard to which it is issued.

 CHAPTER VII—GENERAL PROVISIONS

ARTICLE 57

Equivalents

Where in the present Convention it is provided that a particular fitting, appliance or apparatus, or type thereof, shall be fitted or carried in a ship, or that any particular arrangement shall be adopted, any Administration may accept in substitution therefor any other fitting, appliance or apparatus, or type thereof, or any other arrangement, provided that such Administration shall have been satisfied by suitable trials that the fitting, appliance or apparatus, or type thereof, or the arrangement substituted is at least as effective as that specified in the present Convention.

ARTICLE 54

Contrôle

Tout navire possédant un certificat délivré en vertu de l'Article 49 ou de l'Article 50 est sujet, dans les ports des autres Etats contractants, au contrôle de fonctionnaires dûment autorisés par ces Gouvernements, dans la limite où ce contrôle a pour objet de vérifier qu'il existe à bord un certificat valable et, s'il le faut, de s'assurer que le navire est dans un état de navigabilité correspondant en substance aux indications de ce certificat, c'est-à-dire qu'il se trouve dans un état tel qu'il peut prendre la mer sans danger pour les passagers et l'équipage.

Dans le cas où ce contrôle donne lieu à une intervention quelconque, le fonctionnaire exerçant ce contrôle doit informer immédiatement le Consul du pays où le navire est immatriculé de toutes les circonstances qui ont fait considérer cette intervention comme nécessaire.

ARTICLE 55

Bénéfice de la Convention

On ne peut réclamer le bénéfice de la présente Convention au profit d'un navire s'il ne possède un certificat régulier et non périmé.

ARTICLE 56

Avenant au Certificat

Si, au cours d'un voyage particulier, le nombre des personnes (équipage et passagers) présentes à bord est inférieur au nombre maximum que le navire est autorisé à transporter et si, par suite, ce navire a la faculté, conformément aux prescriptions de la présente Convention, d'avoir à bord un nombre d'embarcations de sauvetage ou d'autres engins de sauvetage inférieur à celui qui est inscrit sur le certificat, un avenant peut être délivré par les fonctionnaires ou les autres personnes mandatées et mentionnées aux Articles 49 et 52 ci-dessus.

Cet avenant doit mentionner que, dans les circonstances existantes, il n'est dérogé à aucune des dispositions de la présente Convention. Il est annexé au certificat et lui est substitué mais seulement pour tout ce qui concerne les engins de sauvetage. Il n'est valable que pour le voyage particulier en vue duquel il est délivré.

CHAPITRE VII.—DISPOSITIONS GÉNÉRALES

ARTICLE 57

Equivalence

Lorsque dans la présente Convention il est prévu que l'on doit placer ou avoir à bord une installation, un dispositif ou un appareil particulier quelconque ou un certain type d'installation, de dispositif, ou d'appareil, ou encore lorsqu'il est prévu qu'une disposition particulière doit être adoptée, toute Administration peut accepter, en remplacement, tout autre installation, dispositif ou appareil, ou un certain type d'installation, de dispositif ou d'appareil, ou tout autre arrangement, à la condition que l'Administration en question se soit assurée, par des essais convenables, que l'installation, le dispositif, ou l'appareil, ou le type d'installation, de dispositif ou d'appareil, ou la disposition substituée a une efficacité au moins égale à celle qui est spécifiée dans la présente Convention.

Any Administration which so accepts a new fitting, appliance or apparatus, or type thereof, or new arrangement, shall communicate the fact to the other Administrations, and, upon request, the particulars thereof, together with a report on the trials made.

ARTICLE 58

Laws, Regulations, Reports

The Contracting Governments undertake to communicate to each other—

- (1) the text of laws, decrees and regulations which shall have been promulgated on the various matters within the scope of the present Convention;
- (2) all available official reports or official summaries of reports in so far as they show the results of the provisions of the present Convention, provided always that such reports or summaries are not of a confidential nature.

The Government of the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland is invited to serve as an intermediary for collecting all this information and for bringing it to the knowledge of the other Contracting Governments.

ARTICLE 59

Measures taken after Agreement

Where the present Convention provides that a measure may be taken after agreement between all or some of the Contracting Governments, the Government of the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland is invited to approach the other Contracting Governments with a view to ascertaining whether they accept such proposals as may be made by any Contracting Government for effecting such a measure, and to inform the other Contracting Governments of the results of the enquiries thus made.

ARTICLE 60

Prior Treaties and Conventions

1. The present Convention replaces and abrogates the Convention for the Safety of Life at Sea, which was signed at London on the 20th January, 1914.

2. All other treaties, conventions and arrangements relating to safety of life at sea, or matters appertaining thereto, at present in force between Governments parties to the present Convention, shall continue to have full and complete effect during the terms thereof as regards—

- (a) ships to which the present Convention does not apply;
- (b) ships to which the present Convention applies, in respect of subjects for which it has not expressly provided.

To the extent, however, that such treaties, conventions or arrangements conflict with the provisions of the present Convention, the provisions of the present Convention shall prevail.

3. All subjects which are not expressly provided for in the present Convention remain subject to the legislation of the Contracting Governments.

Toute Administration qui accepte dans ces conditions une installation, un dispositif ou un appareil nouveau, ou un type nouveau d'installation, de dispositif ou d'appareil, ou une nouvelle disposition doit en donner connaissance aux autres Administrations et leur en communiquer, sur demande, la description détaillée en même temps qu'un rapport sur les essais effectués.

ARTICLE 58

Lois, Règlements, Rapports

Les Gouvernements contractants s'engagent à se communiquer les uns aux autres:

- (1) le texte des lois, décrets et règlements qui auront été promulgués sur les différentes matières qui rentrent dans le champ de la présente Convention;
- (2) tous les rapports officiels ou résumés officiels de rapports dont ils pourraient disposer, dans la mesure où ces documents montrent les résultats des dispositions de la présente Convention et à la condition, bien entendu, que ces rapports ou résumés de rapports n'aient pas un caractère confidentiel.

Le Gouvernement du Royaume-Uni de la Grande-Bretagne et de l'Irlande du Nord est invité à servir d'intermédiaire pour rassembler tous ces renseignements et les porter à la connaissance des autres Gouvernements contractants.

ARTICLE 59

Mesures prises après accords

Dans le cas où la présente Convention prévoit qu'une mesure peut être prise après un accord entre tous les Gouvernements contractants, ou seulement quelques-uns d'entre eux, le Gouvernement du Royaume-Uni de la Grande-Bretagne et de l'Irlande du Nord est invité à se mettre en rapport avec les autres Gouvernements contractants dans le but de savoir s'ils acceptent les propositions qui pourraient être faites par un quelconque des Gouvernements contractants, en vue de la réalisation de semblables mesures et, en outre, d'informer les autres Gouvernements contractants du résultat de la consultation à laquelle il sera ainsi procédé.

ARTICLE 60

Traités et Conventions antérieurs

1. La présente Convention remplace et annule la Convention pour la Sauvegarde de la Vie Humaine en Mer signée à Londres le 20 janvier 1914.

2. Tous les autres traités, conventions ou accords qui concernent la sauvegarde de la vie humaine en mer ou les questions qui s'y rapportent et qui sont actuellement en vigueur entre les Gouvernements parties à la présente Convention, conservent leur plein et complet effet pendant la durée qui leur est assignée en ce qui concerne:

- (a) les navires auxquels la présente Convention ne s'applique pas;
- (b) les navires auxquels la présente Convention s'applique en ce qui concerne les points qui ne font pas l'objet de prescriptions expresses dans la présente Convention.

Au cas où, cependant, de tels traités, conventions, ou accords seraient en opposition avec les dispositions de la présente Convention, les dispositions de cette dernière doivent prévaloir.

3. Tous les points qui ne font pas l'objet de prescriptions expresses dans la présente Convention restent soumis à la législation des Gouvernements contractants.

ARTICLE 61

Modifications. Future Conferences

1. Modifications of the present Convention which may be deemed useful or necessary improvements may be at any time proposed by any Contracting Government to the Government of the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland, and such proposals shall be communicated by the latter to all the other Contracting Governments, and if any such modifications are accepted by all the Contracting Governments (including Governments which have deposited ratifications or accessions which have not yet become effective) the present Convention shall be modified accordingly.

2. Conferences for the purpose of revising the present Convention shall be held at such times and places as may be agreed upon by the Contracting Governments.

A Conference for this purpose shall be convoked by the Government of the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland whenever, after the present Convention has been in force for five years, one-third of the Contracting Governments express a desire to that effect.

CHAPTER VIII—FINAL PROVISIONS

ARTICLE 62

Application to Colonies, Etc.

1. A Contracting Government may, at the time of signature, ratification, accession or thereafter, by a declaration in writing addressed to the Government of the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland, declare its desire that the present Convention shall apply to all or any of its colonies, overseas territories, protectorates or territories under suzerainty or mandate, and the present Convention shall apply to all territories named in such declaration, two months after the date of the receipt thereof, but failing such declaration, the present Convention will not apply to any such territories.

2. A Contracting Government may at any time by a notification in writing addressed to the Government of the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland express its desire that the present Convention shall cease to apply to all or any of its colonies, overseas territories, protectorates or territories under suzerainty or mandate to which the present Convention shall have, under the provisions of the preceding paragraph, been applicable for a period of not less than five years, and in such case the present Convention shall cease to apply one year after the date of the receipt of such notification by the Government of the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland to all territories mentioned therein.

3. The Government of the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland shall inform all the other Contracting Governments of the application of the present Convention to any colony, overseas territory, protectorate or territory under suzerainty or mandate under the provisions of paragraph 1 of this Article, and of the cessation of any such application under the provisions paragraph 2, stating in each case the date from which the present Convention has become or will cease to be applicable.

ARTICLE 61

Modifications, Conférences futures

1. Les modifications à la présente Convention qui pourraient être considérées comme des améliorations utiles ou nécessaires peuvent en tout temps être proposées par un Gouvernement contractant au Gouvernement du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et de l'Irlande du Nord. Ces propositions doivent être communiquées par ce dernier à tous les autres Gouvernements contractants et si l'une quelconque de ces modifications est acceptée par tous les Gouvernements contractants (y compris les Gouvernements ayant déposé des ratifications ou adhésions qui ne sont pas encore devenues effectives) la présente Convention doit être modifiée en conséquence.

2. Des conférences ayant pour objet la révision de la présente Convention se tiendront aux dates et lieux dont pourront convenir les Gouvernements contractants.

Une telle Conférence doit être convoquée par le Gouvernement du Royaume-Uni de la Grande-Bretagne et de l'Irlande du Nord chaque fois que, la présente Convention ayant été en vigueur pendant cinq ans, un tiers des Gouvernements contractants en exprime le désir.

CHAPITRE VIII.—DISPOSITIONS FINALES

ARTICLE 62

Application aux Colonies, &c.

1. Un Gouvernement contractant peut, au moment de la signature, de la ratification ou de l'adhésion, ou ultérieurement, notifier par une déclaration écrite adressée au Gouvernement du Royaume-Uni de la Grande-Bretagne et de l'Irlande du Nord son intention d'appliquer la présente Convention dans toutes ses colonies, territoires d'outre-mer, protectorats ou pays sous suzeraineté ou mandat, ou dans certains d'entre eux. La présente Convention doit s'appliquer dans tous les territoires désignés dans une telle déclaration deux mois après la date à laquelle elle aura été reçue, mais à défaut d'une telle déclaration, la présente Convention ne s'appliquera dans aucun de ces territoires.

2. Un Gouvernement contractant peut, à toute époque, par déclaration écrite, adressée au Gouvernement du Royaume-Uni de la Grande-Bretagne et de l'Irlande du Nord, faire connaître son intention de faire cesser l'application de la présente Convention dans toutes ses colonies, territoires d'outre-mer, protectorats ou territoires sous suzeraineté ou mandat, ou dans certains d'entre eux, auxquels la présente Convention aura dû être appliquée pour une période de cinq ans au moins conformément aux dispositions du paragraphe précédent. Dans ce cas, la présente Convention doit cesser de s'appliquer dans tous les territoires mentionnés un an après la date de la réception de cette déclaration par le Gouvernement du Royaume-Uni de la Grande-Bretagne et de l'Irlande du Nord.

3. Le Gouvernement du Royaume-Uni de la Grande-Bretagne et de l'Irlande du Nord doit informer tous les autres Gouvernements contractants de l'application de la présente Convention dans toute colonie, territoire d'outre-mer, protectorat ou territoire sous suzeraineté ou mandat conformément aux dispositions du paragraphe (1) du présent article et de la cessation de cette application, conformément aux dispositions du paragraphe (2), en spécifiant dans chaque cas, la date à partir de laquelle la présente Convention est devenue ou cessera d'être applicable.

ARTICLE 63

Authentic Texts. Ratification

The present Convention of which both the English and French texts shall be authentic shall bear this day's date.

The present Convention shall be ratified.

The instruments of ratification shall be deposited in the archives of the Government of the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland which will notify all the other signatory or acceding Governments of all ratifications deposited and the date of their deposit.

ARTICLE 64

Accession

A Government (other than the Government of a territory to which Article 62 applies) on behalf of which the present Convention has not been signed shall be allowed to accede thereto at any time after the Convention has come into force. Accessions may be effected by means of notifications in writing addressed to the Government of the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland, and shall take effect three months after their receipt.

The Government of the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland shall inform all signatory and acceding Governments of all accessions received and of the date of their receipt.

A Government which intends to accede to the present Convention but desires to add an area to those specified in the Annex to Article 28 shall, before notifying its accession, inform the Government of the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland of its desire for communication to all the other Contracting Governments. If all the Contracting Governments signify their assent thereto, the area shall be added to those mentioned in the aforesaid Annex when such Government notifies its accession.

ARTICLE 65

Date of coming in Force

The present Convention shall come into force on the 1st July, 1931, as between the Governments which have deposited their ratifications by that date, and provided that at least five ratifications have been deposited with the Government of the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland. Should five ratifications not have been deposited on that date, the present Convention shall come into force three months after the date on which the fifth ratification is deposited. Ratifications deposited after the date on which the present Convention has come into force shall take effect three months after the date of their deposit.

ARTICLE 66

Denunciation

The present Convention may be denounced on behalf of any Contracting Government at any time after the expiration of five years from the date on which the Convention comes into force in so far as that Government is concerned. Denunciation shall be effected by a notification in writing addressed to the Government of the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland, which will notify all the other Contracting Governments of all denunciations received and of the date of their receipt.

A denunciation shall take effect twelve months after the date on which notification thereof is received by the Government of the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland.

ARTICLE 63

Textes authentiques. Ratification

La présente Convention dont les textes en anglais et en français sont l'un et l'autre authentiques porte la date de ce jour.

La présente Convention doit être ratifiée.

Les actes de ratification doivent être déposés dans les archives du Gouvernement du Royaume-Uni de la Grande-Bretagne et de l'Irlande du Nord, qui notifiera à tous les autres Gouvernements signataires ou adhérents, toutes les ratifications déposées, ainsi que la date de leur dépôt.

ARTICLE 64

Adhésion

Un Gouvernement (autre que le Gouvernement d'un territoire auquel l'Article 62 s'applique), au nom duquel la présente Convention n'a pas été signée, est admis à y adhérer à toute époque après l'entrée en vigueur de ladite Convention. Les adhésions peuvent se faire par des notifications écrites adressées au Gouvernement du Royaume-Uni de la Grande-Bretagne et de l'Irlande du Nord. Ces adhésions doivent prendre effet trois mois après la date de leur réception.

Le Gouvernement du Royaume-Uni de la Grande-Bretagne et de l'Irlande du Nord doit informer tous les Gouvernements signataires et adhérents de toutes les adhésions reçues et de la date de leur réception.

Un Gouvernement qui se propose d'adhérer à la présente Convention mais qui désire ajouter une zone à celles spécifiées à l'Annexe de l'Article 28, doit, avant de notifier son adhésion, informer de ce désir le Gouvernement du Royaume-Uni de la Grande-Bretagne ou de l'Irlande du Nord afin que celui-ci la communique à tous les Gouvernements Contractants. Si tous les Gouvernements Contractants signifient leur accord sur cette demande, ladite zone doit être ajoutée à celles qui sont mentionnées à l'annexe précitée lorsque le Gouvernement en question notifiera son adhésion.

ARTICLE 65

Date d'entrée en vigueur

La présente Convention entrera en vigueur le 1er juillet 1931, entre les Gouvernements qui auront, à cette date, déposé leur ratification et à la condition qu'au moins cinq ratifications aient été déposées au Gouvernement du Royaume-Uni de la Grande-Bretagne et de l'Irlande du Nord. Au cas où cinq ratifications n'auraient pas été déposées à cette date, la présente Convention entrera en vigueur trois mois après la date à laquelle la cinquième ratification aura été déposée. Les ratifications déposées postérieurement à la date à laquelle la présente Convention sera entrée en vigueur prendront effet trois mois après la date de leur dépôt.

ARTICLE 66

Dénunciation

La présente Convention peut être dénoncée au nom de l'un quelconque des Gouvernements contractants à tout moment après l'expiration d'une période de cinq ans, comptée à partir de la date à laquelle la Convention est entrée en vigueur pour le Gouvernement en question. La dénonciation sera effectuée par une notification écrite adressée au Gouvernement du Royaume-Uni de la Grande-Bretagne et de l'Irlande du Nord; celui-ci notifiera à tous les autres Gouvernements contractants toutes les dénonciations reçues et la date de leur réception.

Une dénonciation prendra effet douze mois après la date à laquelle cette notification aura été reçue par le Gouvernement du Royaume-Uni de la Grande-Bretagne et de l'Irlande du Nord.

In faith whereof, the Plenipotentiaries have signed hereafter.

Done at London this thirty-first day of May, 1929, in a single copy, which shall remain deposited in the archives of the Government of the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland, which shall transmit certified true copies thereof to all signatory Governments.

En foi de quoi, les Plénipotentiaires ont apposé ci-dessous leur signature.

Fait à Londres ce trente et unième jour du mois de mai 1929, en un seul exemplaire qui doit être déposé dans les Archives du Gouvernement du Royaume-Uni de la Grande-Bretagne et de l'Irlande du Nord, lequel doit en transmettre des copies certifiées conformes à tous les Gouvernements signataires.

STHAMER
GUSTAV KOENIGS
ARTHUR WERNER
WALTER LAAS
OTTO RIESS
HERMANN GIESS
HUGO DOMINIK

HENRY JAMES FEAKES
THOMAS FREE

A. DE GERLACHE DE GOMERY
G. DE WINNE

A. JOHNSTON
LUCIEN PACAUD

EMIL KROGH
V. LORCK

JAVIER de SALAS

JOHN WHELAN DULANTY
E. C. FOSTER

WALLACE H. WHITE
ARTHUR J. TYRER
CHARLES M. BARNES
GEO. H. ROCK
CLARENCE S. KEMPFF
DICKERSON N. HOOVER
W. D. TERRELL
JOHN G. TAWRESEY
HERBERT B. WALKER
CHARLES A. McALLISTER

GUSTAF WREDE
V. BERGMAN
KARL KURTEN

RIO
A. HAARBLEICHER
JEAN MARIE
F. THOUROUDE

H. W. RICHMOND
 WESTCOTT ABELL
 A. L. AYRE
 F. W. BATE
 C. H. BOYD
 WILLIAM C. CURRIE
 A. J. DANIEL
 NORMAN HILL
 C. HIPWOOD
 A. MORRELL

G. L. CORBETT
 E. V. WHISH
 MANSUKHLAL ATMARAM MASTER

GIULIO INGIANNI
 ALBERTO ALESSIO
 DELFINO ROGERI DI VILLANOVA
 TORQUATO C. GIANNINI

FRANCESCO MARENA
 ERNESTO FERRETTI
 G. GNEME
 LUIGI BIANCHERI

YUKIO YAMAMOTO
 SHICHIHEI OTA
 ITARO ISHII

B. VOGT
 L. T. HANSEN
 ARTH H. MATHIESEN

C. FOCK
 C. H. DE GOEJE
 A. VAN DRIEL
 J. A. BLAND-V-D-BERG
 PHS. VAN OMMEREN
 H. G. J. UILKENS

ERIK PALMSTIERNA
 NILS GUSTAF NILSSON

J. ARENS
 K. EGGI

ANNEX I

REGULATIONS CONSTRUCTION

REGULATION I

Definitions

(1) The *subdivision loadline* is the waterline used in determining the subdivision of the ship.

The *deepest subdivision loadline* is that which corresponds to the greatest draught.

(2) *The length of the ship* is the length measured between perpendiculars taken at the extremities of the deepest subdivision loadline.

(3) *The breadth of the ship* is the extreme width from outside of frame to outside of frame at or below the deepest subdivision loadline.

(4) *The bulkhead deck* is the uppermost deck up to which the transverse water-tight bulkheads are carried.

(5) The *margin line* is a line drawn parallel to the bulkhead deck at side and 3 inches (76 millimetres) below the upper surface of that deck at side.

(6) The *draught* is the vertical distance from the top of keel amidships to the subdivision loadline in question.

(7) The *permeability* of a space is the percentage of that space which can be occupied by water.

The volume of a space which extends above the margin line shall be measured only to the height of that line.

(8) The *machinery space* is to be taken as extending from the top of keel to the margin line and between the extreme main transverse watertight bulkheads bounding the spaces devoted to the main and auxiliary propelling machinery, boilers when installed, and all permanent coal bunkers.

(9) *Passenger spaces* are those which are provided for the accommodation and use of passengers, excluding baggage, store, provision and mail rooms.

For the purposes of Regulations III and IV, spaces provided below the margin line for the accommodation and use of the crew shall be regarded as passenger spaces.

(10) In all cases *volumes* shall be calculated to moulded lines.

REGULATION II

Floodable Length

(1) The floodable length at any point of the length of a ship shall be determined by a method of calculation which takes into consideration the form, draught and other characteristics of the ship in question.

ANNEXE 1

REGLEMENT CONSTRUCTION

RÈGLE I

Définitions

(1) La *ligne de charge de compartimentage* est la flottaison¹ considérée dans la détermination du compartimentage du navire.

La *ligne de charge maximum de compartimentage* est celle qui correspond au tirant d'eau le plus élevé.

(2) La *longueur du navire* est la longueur mesurée entre les perpendiculaires menées aux extrémités de la ligne de charge maximum de compartimentage.

(3) La *largeur du navire* est la largeur extrême hors membres mesurée à la ligne de charge maximum de compartimentage ou au-dessous de cette ligne de charge.

(4) Le *pont de cloisonnement* est le pont le plus élevé jusqu'auquel s'élèvent les cloisons étanches transversales.

(5) La *ligne de surimmersion* est une ligne tracée sur le bordé, à 76 millimètres (3 pouces), au-dessous de l'intersection de la surface extérieure du bordé avec la surface supérieure du pont de cloisonnement, en abord, parallèlement à ce pont.

(6) Le *tirant d'eau* est la distance verticale du dessus de la quille au milieu, à la ligne de charge de compartimentage considérée.

(7) La *perméabilité* d'un espace s'exprime par le pourcentage du volume de cet espace que l'eau peut occuper.

Le volume d'un espace qui s'étend au-dessus de la ligne de surimmersion sera mesuré seulement jusqu'à la hauteur de cette ligne.

(8) La *tranche des machines* s'étend entre le dessus de la quille et la ligne de surimmersion, d'une part, et, d'autre part, entre les cloisons étanches transversales principales qui limitent l'espace occupé par les machines principales, les machines auxiliaires relatives à la propulsion, les chaudières, s'il y en a, et toutes les soutes à charbon permanentes.

(9) Les *espaces à passagers* sont ceux qui sont prévus pour le logement et l'usage des passagers à l'exclusion des soutes à bagages, des magasins, des soutes à provisions, et à colis postaux et à dépêches.

Pour l'application des prescriptions des Règles III et IV, les espaces prévus en dessous de la ligne de surimmersion pour le logement et l'usage de l'équipage, seront considérés comme espaces à passagers.

(10) Dans tous les cas, les *volumes* doivent être les volumes hors membres.

RÈGLE II

Longueur envahissable

(1) Pour chaque point de la longueur du navire la longueur envahissable doit être déterminée par une méthode de calcul tenant compte des formes, du tirant d'eau et des autres caractéristiques du navire considéré.

(2) In a ship with a continuous bulkhead deck, the floodable length at a given point is the maximum portion of the length of the ship, having its centre at the point in question, which can be flooded under the definite assumptions hereafter set forth in Regulation III without the ship being submerged beyond the margin line.

(3) In the case of a ship not having a continuous bulkhead deck, the floodable length at any point may be determined to an assumed continuous margin line, up to which, having regard to sinkage and trim after damage, the sides of the ship and the bulkheads concerned are carried watertight.

REGULATION III

Permeability

(1) The definite assumptions referred to in Regulation II relate to the permeabilities of the spaces below the margin line.

In determining the floodable length, a uniform average permeability shall be used throughout the whole length of each of the following portions of the ship below the margin line:—

- (a) the machinery space as defined in Regulation I (8);
- (b) the portion forward of the machinery space; and
- (c) the portion abaft the machinery space.

(2) —(a) For steamships the uniform average permeability throughout the machinery space shall be determined from the formula—

$$80 + 12.5 \left(\frac{a-c}{v} \right), \text{ where}$$

a=volume of the passenger spaces, as defined in Regulation I (9), which are situated below the margin line within the limits of the machinery space.

c=volume of between deck spaces below the margin line within the limits of the machinery space which are appropriated to cargo, coal or stores.

v=whole volume of the machinery space below the margin line.

(b) For ships propelled by internal combustion engines, the uniform average permeability shall be taken as 5 greater than that given by the above formula.

(c) Where it is shown to the satisfaction of the Administration that the average permeability, as determined by detail calculation, is less than that given by the formula, the calculated value may be substituted. For the purposes of such calculation, the permeabilities of passenger spaces, as defined in Regulation I (9), shall be taken as 95, that of all cargo, coal and store spaces as 60, and that of double bottom, oil fuel and other tanks at such values as may be approved in each case by the Administration.

(3) The uniform average permeability throughout the portion of the ship before (or abaft) the machinery space shall be determined from the formula—

$$63 + 35 \frac{a}{v}, \text{ where}$$

a=volume of the passenger spaces, as defined in Regulation I (9), which are situated below the margin line, before (or abaft) the machinery space, and

(2) Pour un navire dont les cloisons transversales étanches sont limitées par un pont de cloisonnement continu, la longueur envahissable en un point donné est la portion maximum de la longueur du navire, ayant pour centre le point considéré et qui peut être envahie par l'eau dans les conditions hypothétiques définies par la Règle III, sans que le navire s'immerge au delà de la ligne de surimmersion.

(3) Pour un navire n'ayant pas de pont de cloisonnement continu, la longueur envahissable en chaque point peut être déterminée en considérant une ligne de surimmersion continue, jusqu'à laquelle, compte tenu de l'immersion et du changement d'assiette qui peuvent résulter d'une avarie, la muraille du navire et les cloisons correspondantes sont maintenues étanches.

RÈGLE III

Perméabilité

(1) Les hypothèses visées à la Règle II sont relatives aux perméabilités des volumes, limités supérieurement à la ligne de surimmersion.

Dans la détermination des longueurs envahissables, on adopte une perméabilité moyenne uniforme pour l'ensemble de chacune des trois parties suivantes du navire, limitées supérieurement à la ligne de surimmersion :

- (a) la tranche des machines, comme définie par la Règle I (8) ;
- (b) la partie du navire à l'avant de la tranche des machines, et
- (c) la partie du navire à l'arrière de la tranche des machines.

(2)—(a) Pour les navires à vapeur, la perméabilité moyenne uniforme de la tranche des machines sera calculée par la formule

$$80 + 12,5 \left(\frac{a-c}{v} \right)$$

dans laquelle :

a = volume des espaces à passagers suivant la définition de la Règle I (9), qui sont situés au-dessous de la ligne de surimmersion et compris dans la tranche des machines ;

c = volume des entreponts, affectés aux marchandises, au charbon ou aux provisions de bord, qui sont situés au-dessous de la ligne de surimmersion et compris dans la tranche des machines ;

v = volume total de la tranche des machines au-dessous de la ligne de surimmersion.

(b) Pour les navires qui ont des moteurs à combustion interne, la perméabilité moyenne uniforme sera égale à la valeur donnée par la formule précédente augmentée de 5.

(c) Lorsqu'on pourra établir, à la satisfaction de l'Administration que la perméabilité moyenne déterminée par un calcul direct est moindre que celle qui résulte de la formule, on pourra substituer à cette dernière la perméabilité calculée directement. Pour ce calcul direct, la perméabilité des espaces affectés aux passagers définis par la Règle I (9) sera prise égale à 95, celle des espaces affectés aux marchandises, au charbon et aux provisions de bord, égale à 60, et celle du double-fond, des soutes à combustible liquide et autres réservoirs sera fixée aux valeurs approuvées dans chaque cas par l'Administration.

(3) La perméabilité moyenne uniforme sur toute la longueur du navire en avant (ou en arrière) de la tranche des machines, sera déterminée par la formule.

$$63 + 35 \frac{a}{v}$$

dans laquelle :

a = volume des espaces à passagers, suivant la définition de la Règle I (9), qui sont situés sous la ligne de surimmersion, en avant (ou en arrière) de la tranche des machines, et

v =whole volume of the portion of the ship below the margin line before (or abaft) the machinery space.

(4) If a between deck compartment between two watertight transverse bulkheads contains any passenger or crew space, the whole of that compartment, less any space completely enclosed within permanent steel bulkheads and appropriated to other purposes, shall be regarded as passenger space. If, however, the passenger or crew space in question is completely enclosed within permanent steel bulkheads, only the space so enclosed need be considered as passenger space.

REGULATION IV

Permissible Length of Compartments

(1) *Factor of Subdivision*.—The maximum permissible length of a compartment having its centre at any point in the ship's length is obtained from the floodable length by multiplying the latter by an appropriate factor called the *factor of subdivision*.

The factor of subdivision shall depend on the length of the ship, and for a given length shall vary according to the nature of the service for which the ship is intended. It shall decrease in a regular and continuous manner—

(a) as the length of the ship increases, and

(b) from a factor A, applicable to ships primarily engaged in the carriage of cargo, to a factor B, applicable to ships primarily engaged in the carriage of passengers.

The variations of the factors A and B shall be expressed by the following formulæ (i) and (ii) where L is the length of the ship as defined in Regulation I (2):—

L in feet.	L in metres.
$A = \frac{190}{L - 198} + .18 \quad (L = 430 \text{ and upwards}).$	$A = \frac{58.2}{L - 60} + .18 \quad (L = 131 \text{ and upwards}). \quad \dots (i)$
$B = \frac{100}{L - 138} + .18 \quad (L = 260 \text{ and upwards})$	$B = \frac{30.3}{L - 42} + .18 \quad (L = 79 \text{ and upwards}) \quad \dots (ii)$

(2) *Criterion of Service*.—For a ship of given length the appropriate factor of subdivision shall be determined by the Criterion of Service Numeral (hereinafter called the Criterion Numeral) as given by the following formulæ (iii) and (iv) where:—

C_s =the Criterion Numeral;

L =length of the ship, as defined in Regulation I (2);

M =the volume of the machinery space, as defined in Regulation I (8); with the addition thereto of the volume of any permanent oil fuel bunkers which may be situated above the inner bottom and before or abaft the machinery space;

P =the whole volume of the passenger spaces below the margin line, as defined in Regulation I (9);

V =the whole volume of the ship below the margin line;

$P_1 = KN$ where:—

N =number of passengers for which the ship is to be certified, and
 K has the following values:—

	Value of K.
Length in feet and volumes in cubic feet.....	.6 L
Length in metres and volumes in cubic metres..	.056 L

v = volume total de la partie du navire au-dessous de la ligne de surimmersion et en avant (ou en arrière) de la tranche des machines.

(4) Si un compartiment, dans un entrepont, entre deux cloisons étanches transversales, renferme un espace affecté aux passagers ou à l'équipage, on considérera comme espace à passagers l'ensemble de ce compartiment, en déduisant, toutefois, tout espace affecté à un autre service qui serait complètement entouré de cloisons métalliques permanentes. Si, cependant, l'espace en question affecté aux passagers ou à l'équipage est lui-même complètement entouré de cloisons métalliques permanentes, on ne comptera que cet espace comme espace à passagers.

RÈGLE IV

Longueur admissible des Compartiments

(1) *Facteur de cloisonnement*.—La longueur maximum admissible pour le compartiment ayant son centre en un point quelconque de la longueur d'un navire, se déduit de la longueur envahissable en multipliant celle-ci par un facteur approprié dit *facteur de cloisonnement*.

Le facteur de cloisonnement doit dépendre de la longueur du navire et, pour une longueur donnée, varie selon la nature du service pour lequel le navire est prévu. Ce facteur doit décroître d'une façon régulière et continue:

- (a) à mesure que la longueur du navire augmente, et
- (b) depuis un facteur A applicable aux navires essentiellement affectés au transport des marchandises, jusqu'à un facteur B applicable aux navires essentiellement affectés au transport des passagers.

Les variations des facteurs A et B sont données par les formules (i) et (ii) suivantes, dans lesquelles L est la longueur du navire définie par la Règle I (2).

L en mètres

L en pieds

$$A = \frac{58,2}{L - 60} + 0,18 \quad \begin{matrix} (L = 131 \text{ et} \\ \text{au-dessus}) \end{matrix} \quad A = \frac{190}{L - 198} + 0,18 \quad \begin{matrix} (L = 430 \text{ et} \\ \text{au-dessus}) \end{matrix} \quad \dots\dots(i)$$

$$B = \frac{30,3}{L - 42} + 0,18 \quad \begin{matrix} (L = 79 \text{ et} \\ \text{au-dessus}) \end{matrix} \quad B = \frac{100}{L - 138} + 0,18 \quad \begin{matrix} (L = 260 \text{ et} \\ \text{au-dessus}) \end{matrix} \quad \dots\dots(ii)$$

(2) *Critérium de Service*.—Pour un navire de longueur donnée, le facteur de cloisonnement approprié est déterminé à l'aide de la valeur du Critérium de Service (appelé ci-après Critérium) donné par les formules (iii) et (iv) ci-après, dans lesquelles:

C_s = le Critérium;

L = la longueur du navire, définie par la Règle I (2);

M = le volume de la tranche des machines, défini par la Règle I (8), mais en y ajoutant le volume de toutes les soutes permanentes à combustible liquide, situées hors du double-fond et en avant ou en arrière de la tranche des machines;

P = le volume total des espaces à passagers au-dessous de la ligne de surimmersion d'après la définition de la Règle I (9);

V = le volume total du navire au-dessous de la ligne de surimmersion;

P_1 = le produit KN;

N = le nombre de passagers pour lequel le navire est destiné à être autorisé; et

K = 0,056 L, si L et V sont mesurés en mètres et mètres cubes respectivement (0.6 L, si L et V sont mesurés en pieds et pieds cubes respectivement).

Where the value of KN is greater than the sum of P and the whole volume of the actual passenger spaces above the margin line the lower figure may be taken provided that the value of P_1 used is not less than $\frac{2}{3}$ KN.

When P_1 is greater than P

$$C_s = 72 \frac{M + 2P_1}{V + P_1 - P} \dots\dots\dots (iii)$$

and in other cases

$$C_s = 72 \frac{M + 2P}{V} \dots\dots\dots (iv)$$

For ships not having a continuous bulkhead deck the volumes are to be taken up to the actual margin lines used in determining the floodable lengths.

(3) *Rules for Subdivision.*—(a) *The subdivision abaft the fore peak* of ships 430 feet (131 metres) in length and upwards having a criterion numeral of 23 or less shall be governed by the factor A given by formula (i); of those having a criterion numeral of 123 or more by the factor B given by formula (ii); and of those having a criterion numeral between 23 and 123 by the factor F obtained by linear interpolation between the factors A and B, using the formula:—

$$F = A - \frac{(A - B)(C_s - 23)}{100} \dots\dots\dots (v)$$

Where the factor F is less than .40 and it is shown to the satisfaction of the Administration to be impracticable to comply with the factor F in a machinery compartment of the ship, the subdivision of such compartment may be governed by an increased factor, which, however, shall not exceed .40.

(b) *The subdivision abaft the fore peak* of ships less than 430 feet (131 metres) but not less than 260 feet (79 metres) in length having a criterion numeral

$$\text{equal to } S \text{ where } S = \frac{9382 - 20L}{34} \text{ (L in feet)} = \frac{3574 - 25L}{13} \text{ (L in metres)}$$

shall be governed by the factor unity; of those having a criterion numeral of 123 or more by the factor B given by the formula (ii); of those having a criterion numeral between S and 123 by the factor F obtained by linear interpolation between unity and the factor B, using the formula:—

$$F = 1 - \frac{(1 - B)(C_s - S)}{123 - S} \dots\dots\dots (vi)$$

(c) *The subdivision abaft the fore peak* of ships less than 430 feet (131 metres) but not less than 260 feet (79 metres) in length and having a criterion numeral less than S, and of all ships less than 260 feet (79 metres) in length shall be governed by the factor unity, unless it is shown to the satisfaction of the Administration to be impracticable to comply with this factor in any part of the ship, in which case, the Administration may allow such relaxation as may appear to be justified, having regard to all the circumstances.

(d) The provisions of sub-paragraph (c) shall apply also to ships of whatever length, which are to be certified to carry a number of passengers exceeding 12

but not exceeding $\frac{L^2 \text{ (in feet)}}{7000} \left(\frac{L^2 \text{ (in metres)}}{650} \right)$ or 50, whichever is the less.

Si la valeur du produit KN est plus grande que la valeur de la somme de P et du volume total réel affecté aux passagers, au-dessus de la ligne de surimmersion, on peut prendre pour P_1 la valeur la plus faible des deux, sous réserve que cette valeur ne soit pas inférieure aux deux tiers de KN.

Si P_1 est plus grand que P on aura

$$C_s = 72 \frac{M + 2P_1}{V + P_1 - P} \dots\dots\dots (iii)$$

et dans les autres cas

$$C_s = 72 \frac{M + 2P}{V} \dots\dots\dots (iv)$$

Dans le cas des navires n'ayant pas de pont de cloisonnement continu, on calculera les volumes jusqu'à la ligne de surimmersion effectivement considérée dans le calcul de la longueur envahissable.

(3) *Prescriptions pour le Compartimentage.*—(a) *Le cloisonnement en arrière de la cloison d'abordage* des navires ayant une longueur de 131 mètres (430 pieds) et au-dessus et dont le critérium est au plus égal à 23, doit être déterminé par le facteur A donné par la formule (i); de ceux qui ont un critérium au moins égal à 123, par le facteur B donné par la formule (ii); enfin, de ceux qui ont un critérium compris entre 23 et 123, par un facteur F obtenu par interpolation linéaire, à l'aide de la formule:

$$F = A - \frac{(A - B) (C_s - 23)}{100} \dots\dots\dots (v)$$

Si le facteur F est inférieur à 0.40 et s'il est établi, à la satisfaction de l'Administration, qu'il est pratiquement impossible d'adopter ce facteur pour un compartiment de la tranche des machines du navire considéré, le cloisonnement de ce compartiment peut être déterminé avec un facteur plus élevé, pourvu, toutefois, que ce facteur ne soit pas supérieur à 0.40.

(b) *Le cloisonnement en arrière de la cloison d'abordage* des navires ayant moins de 131 mètres (430 pieds), mais pas moins de 79 mètres (260 pieds) de longueur, dont le critérium aura la valeur S donnée par la formule:

$$S = \frac{3574 - 25L}{13} \text{ (L en mètres)} = \frac{9382 - 20L}{34} \text{ (L en pieds)}$$

doit être déterminé par un facteur égal à l'unité, de ceux dont le critérium est égal ou supérieur à 123, par le facteur B donné par la formule (ii) enfin, de ceux dont le critérium est compris entre S et 123, par un facteur obtenu par interpolation linéaire entre l'unité et le facteur B, au moyen de la formule:

$$F = 1 - \frac{(1 - B) (C_s - S)}{123 - S} \dots\dots\dots (vi)$$

(c) *Le cloisonnement en arrière de la cloison d'abordage* des navires ayant moins de 131 mètres (430 pieds) de longueur, mais pas moins de 79 mètres (260 pieds) dont le critérium est moindre que S, et de tous les navires ayant moins de 79 mètres (260 pieds) de longueur, doit être déterminé par un facteur égal à l'unité, à moins qu'il ne soit établi à la satisfaction de l'Administration qu'il est pratiquement impossible de maintenir ce facteur dans tout ou partie du navire; dans ce cas, l'Administration pourra accorder des tolérances dans la mesure qui lui paraîtra justifiée par les circonstances.

(d) Les prescriptions de l'alinéa (c) s'appliqueront également, quelle qu'en soit la longueur, aux navires qui seront prévus pour porter un nombre de passagers dépassant douze (12), mais ne dépassant pas le plus petit des deux nombres $\frac{L^2 \text{ (L en mètres)}}{650} \left(\frac{L^2 \text{ (L en pieds)}}{7000} \right)$ ou 50.

REGULATION V

Special Rules concerning Subdivision

(1) A compartment may exceed the permissible length determined by the rules of Regulation IV provided the combined length of each pair of adjacent compartments to which the compartment in question is common does not exceed either the floodable length or twice the permissible length, whichever is the less.

If one of the two adjacent compartments is situated inside the machinery space, and the second is situated outside the machinery space, and the average permeability of the portion of the ship in which the second is situated differs from that of the machinery space, the combined length of the two compartments shall be adjusted to the mean average permeability of the two portions of the ship in which the compartments are situated.

Where the two adjacent compartments have different factors of subdivision, the combined length of the two compartments shall be determined proportionately.

(2) In ships 430 feet (131 metres) in length and upwards, one of the main transverse bulkheads abaft the fore peak shall be fitted at a distance from the forward perpendicular which is not greater than the permissible length.

(3) A main transverse bulkhead may be recessed provided that all parts of the recess lie inboard of vertical surfaces on both sides of the ship, situated at a distance from the shell plating equal to one-fifth the breadth of the ship, as defined in Regulation I (3), and measured at right angles to the centreline at the level of the deepest subdivision loadline.

Any part of a recess which lies outside these limits shall be dealt with as a step in accordance with the following paragraph.

(4) A main transverse bulkhead may be stepped provided that—

- (a) the combined length of the two compartments, separated by the bulkhead in question, does not exceed 90 per cent of the floodable length, or
- (b) additional subdivision is provided in way of the step to maintain the same measure of safety as that secured by a plane bulkhead.

(5) Where a main transverse bulkhead is recessed or stepped, an equivalent plane bulkhead shall be used in determining the subdivision.

(6) If the distance between two adjacent main transverse bulkheads, or their equivalent plane bulkheads, or the distance between the transverse planes passing through the nearest stepped portions of the bulkheads, is less than 10 feet (3·05 metres) plus 2 per cent of the length of the ship, only one of these bulkheads shall be regarded as forming part of the subdivision of the ship in accordance with the provisions of Regulation IV.

(7) Where a main transverse watertight compartment contains local subdivision and it can be shown to the satisfaction of the Administration that, after any assumed side damage extending over a length of 10 feet (3·05 metres) plus 2 per cent of the length of the ship, the whole volume of the main compartment will not be flooded, a proportionate allowance may be made in the permissible length otherwise required for such compartment.

In such a case the volume of effective buoyancy assumed on the undamaged side shall not be greater than that assumed on the damaged side.

RÈGLE V

Prescriptions spéciales relatives au Compartimentage

(1) Un compartiment peut dépasser la longueur admissible fixée par les prescriptions de la Règle IV, pourvu que la longueur de chacune des deux paires de compartiments adjacents, comprenant chacune le compartiment en question ne dépasse ni la longueur envahissable, ni deux fois la longueur admissible.

Si l'un des deux compartiments adjacents est situé dans la tranche des machines et le second en dehors de la tranche des machines, et si la perméabilité moyenne de la portion du navire où le second est situé n'est pas la même que celle de la tranche des machines, la longueur combinée des deux compartiments doit être corrigée en prenant pour base la moyenne des perméabilités des deux portions du navire auquel les compartiments en question appartiennent.

Lorsque les deux compartiments adjacents ont des facteurs de cloisonnement différents, la longueur combinée de ces deux compartiments doit être déterminée proportionnellement.

(2) Pour les navires d'au moins 131 mètres (430 pieds) de longueur, une des cloisons principales transversales en arrière de la cloison d'abordage doit être placée à une distance de la perpendiculaire avant au plus égale à la longueur admissible.

(3) Une cloison transversale principale peut présenter une niche, pourvu qu'aucun point de la niche ne dépasse vers l'extérieur du navire deux surfaces verticales menées de chaque bord à une distance du bord égale à $\frac{1}{3}$ de la largeur du navire définie par la Règle I (3), cette distance étant mesurée normalement au plan diamétral du navire et dans le plan de la ligne de charge maximum de compartimentage.

Si une partie d'une niche dépasse les limites ainsi fixées, cette partie sera considérée comme une baïonnette et on lui appliquera les règles du paragraphe suivant.

(4) Une cloison transversale principale peut être à baïonnette, pourvu :

- (a) que la longueur combinée des deux compartiments séparés par la cloison en question n'excède pas 90 pour cent de la longueur envahissable; ou bien
- (b) que par le travers de la baïonnette, un compartimentage supplémentaire soit prévu pour maintenir le même degré de sécurité que si la cloison était plane.

(5) Lorsqu'une cloison transversale principale présente une niche ou une baïonnette, on la remplacera dans la détermination du cloisonnement par une cloison plane équivalente.

(6) Si la distance entre deux cloisons transversales principales adjacentes, ou entre les cloisons planes équivalentes, ou enfin la distance entre deux plans verticaux passant par les points les plus rapprochés des baïonnettes, s'il y en a, est inférieure à 3 mètres 05 (10 pieds) plus 2 pour cent de la longueur du navire, une seule de ces cloisons sera acceptée comme faisant partie du cloisonnement du navire tel qu'il est prescrit par la Règle IV.

(7) Lorsqu'un compartiment principal étanche transversal est lui-même compartimenté, s'il peut être établi à la satisfaction de l'Administration que, dans l'hypothèse d'une avarie s'étendant sur une longueur de 3m. 050 (10 pieds) plus 2 pour cent de la longueur du navire, le volume total du compartiment principal ne peut être rempli, une augmentation proportionnée peut être accordée sur la longueur admissible déterminée sans tenir compte de ce compartimentage supplémentaire.

Dans ce cas, le volume de la réserve de flottabilité supposé intact du côté opposé à l'avarie ne devra pas être supérieur à celui qui est supposé intact du côté de l'avarie.

(8) Where it is proposed to fit watertight decks, inner skins or longitudinal bulkheads, watertight or non-watertight, the Administration shall be satisfied that the safety of the ship will not be diminished in any respect, particularly having in view the possible listing effect of flooding in way of such structural arrangements.

REGULATION VI

Peak and Machinery Space Bulkheads, Shaft Tunnels, Etc.

(1) Every ship shall have a forepeak or collision bulkhead, which shall be watertight up to the bulkhead deck. This bulkhead shall be fitted not less than 5 per cent of the length of the ship, and not more than 10 feet (3·05 metres) plus 5 per cent of the length of the ship from the forward perpendicular.

If the ship has a long forward superstructure, the forepeak bulkhead shall be extended weathertight to the deck next above the bulkhead deck. The extension need not be fitted directly over the bulkhead below, provided it is at least 5 per cent of the length of the ship from the forward perpendicular, and the part of the bulkhead deck which forms the step is made effectively weathertight.

(2) An afterpeak bulkhead, and bulkheads dividing the machinery space, as defined in Regulation I (8), from the cargo and passenger spaces forward and aft, shall also be fitted and made watertight up to the bulkhead deck. The afterpeak bulkhead may, however, be stopped below the bulkhead deck, provided the degree of safety of the ship as regards subdivisions is not thereby diminished.

(3) In all cases stern tubes shall be enclosed in watertight spaces. The stern gland shall be situated within a watertight shaft tunnel or other space of such volume that if flooded by leakage through the stern gland the margin line will not be submerged.

REGULATION VII

Assigning, Marking and Recording of Subdivision Loadlines

(1) The subdivision loadlines assigned and marked under the provisions of Article 5 of the Convention shall be recorded in the Safety Certificate, and shall be distinguished by the notation C.1 for the principal passenger condition, and C.2, C.3, etc., for the alternative conditions.

(2) The freeboard corresponding to each of these loadlines inserted in the Safety Certificate shall be measured at the same position and from the same deck line as the freeboards determined by recognized national Freeboard Regulations.

(3) In no case shall any subdivision loadline mark be placed above the deepest loadline in salt water as determined by the strength of the ship and/or recognized national Freeboard Regulations.

(4) Whatever may be the position of the subdivision loadline marks, a ship shall in no case be loaded so as to submerge the loadline mark appropriate to the season and locality as determined by the recognized national Freeboard Regulations.

(8) Lorsqu'on proposera de construire des ponts étanches, des double-coques ou des cloisons longitudinales étanches ou non, l'Administration s'assurera que la sécurité du navire n'est diminuée sous aucun rapport, en tenant spécialement compte de la bande qui peut se produire en cas d'invasion de ces parties de la coque.

RÈGLE VI

Cloisons d'extrémité, Cloisons limitant la Tranche des Machines, Tunnels des Lignes d'arbres, &c.

(1) Tout navire doit être pourvu d'une cloison de coqueron avant ou d'abordage qui doit être étanche jusqu'au pont de cloisonnement. Cette cloison doit être placée à une distance de la perpendiculaire avant égale au moins à 5 pour cent de la longueur du navire et au plus à 3m. 05 (10 pieds) plus 5 pour cent de la longueur du navire.

S'il existe à l'avant une longue superstructure, une cloison étanche aux intempéries doit être établie au-dessus de la cloison d'abordage entre le pont de cloisonnement et le pont situé immédiatement au-dessus. Le prolongement de la cloison d'abordage peut ne pas être placé directement au-dessus de celle-ci, pourvu que ce prolongement soit à une distance de la perpendiculaire avant au moins égale à 5 pour cent de la longueur du navire et que la partie du pont de cloisonnement qui forme baïonnette soit effectivement étanche aux embruns.

(2) Il y aura également une cloison de coqueron arrière et des cloisons séparant la tranche des machines, telle qu'elle est définie par la Règle I (8), des espaces à passagers et marchandises situés à l'avant et à l'arrière; ces cloisons doivent être étanches jusqu'au pont de cloisonnement. Toutefois, la cloison du coqueron arrière peut être arrêtée au-dessous de ce pont, pourvu que le degré de sécurité du navire en ce qui concerne le compartimentage ne soit pas diminué de ce fait.

(3) Dans tous les cas, les tubes de sortie d'arbres arrière doivent être enfermés dans des espaces étanches. Le presse-étoupe arrière doit être placé à l'intérieur d'un tunnel étanche ou dans un autre espace d'un volume assez réduit pour qu'il puisse être rempli par une fuite du presse-étoupe sans que la ligne de surimmersion soit immergée.

RÈGLE VII

Détermination, Marquage et Inscription des Lignes de charge de Compartimentage

(1) Les lignes de charge de compartimentage déterminées et tracées conformément aux prescriptions de l'Article 5 de la Convention doivent être mentionnées sur le Certificat de Sécurité en désignant par la notation C.1 celle qui se rapporte au cas où le navire est employé principalement au service des passagers, et par les notations C.2, C.3, &c., celles qui se rapportent aux autres cas d'utilisation de navire.

(2) Le franc-bord correspondant à chacune de ces lignes de charge, inscrit au Certificat de Sécurité doit être mesuré au même emplacement et à partir de la même ligne de pont que les franc-bords déterminés conformément aux Règles nationales de franc-bord reconnues.

(3) Dans aucun cas, une marque de ligne de charge de compartimentage ne peut être placée au-dessus de la ligne de charge maximum en eau salée déterminée par la solidité du navire et ou par les tables nationales de franc-bord reconnues.

(4) Quelle que soit la position des marques de lignes de charge de compartimentage, un navire ne doit jamais être chargé de façon à immerger la ligne de charge correspondant à la saison et à la région du globe, tracée conformément aux Règles nationales de franc-bord reconnues.

REGULATION VIII

Construction and Initial Testing of Watertight Bulkheads, Etc.

(1) Watertight subdivision bulkheads, whether transverse or longitudinal, shall be constructed in such a manner that they shall be capable of supporting with a proper margin of resistance, the pressure due to a head of water up to the margin line in way of each bulkhead. The construction of these bulkheads shall be to the satisfaction of the Administration.

(2) Steps and recesses in bulkheads shall be watertight and as strong as the bulkhead at the place where each occurs.

Where frames or beams pass through a watertight deck or bulkhead, such deck or bulkhead shall be made structurally watertight without the use of wood or cement.

(3) Testing main compartments by filling them with water is not compulsory. A complete examination of the bulkheads shall be made by a surveyor; and, in addition, a hose test shall be made in all cases.

(4) The forepeak shall be tested with water to a head up to the deepest subdivision loadline.

(5) Double bottoms, including duct keels, and inner skins are to be subjected to a head of water up to the margin line.

(6) Tanks which are intended to hold liquids, and which form part of the subdivision of the ship, shall be tested for tightness with water to a head up to the deepest subdivision loadline or to a head corresponding to two-thirds of the depth from the top of keel to the margin line in way of the tanks, whichever is the greater; provided that in no case shall the test head be less than 3 feet (.92 metre) above the top of the tank.

REGULATION IX

Openings in Watertight Bulkheads

(1) The number of openings in watertight bulkheads shall be reduced to the minimum compatible with the design and proper working of the ship; satisfactory means shall be provided for closing these openings.

(2)—(a) Where pipes, scuppers, electric-light cables, etc., are carried through watertight subdivision bulkheads, arrangements shall be made to ensure the integrity of the watertightness of the bulkheads.

(b) Sluice valves shall not be permitted in the watertight subdivision bulkheads.

(3)—(a) No doors, manholes, or access openings are permitted—

(i) in collision bulkhead below the margin line;

(ii) in watertight transverse bulkheads dividing a cargo space from an adjoining cargo space or from a permanent or reserve bunker, except as provided in paragraph (7).

(b) The collision bulkhead may be pierced below the margin line by not more than one pipe for dealing with fluid in the fore peak tank, provided that the pipe is fitted with a screwdown valve capable of being operated from above the bulkhead deck, the valve chest being secured inside the fore peak to the collision bulkhead.

RÈGLE VIII

Construction et Epreuves initiales des Cloisons étanches, Doubles-fonds, &c.

(1) Les cloisons étanches de compartimentage, qu'elles soient transversales ou longitudinales, doivent être construites de manière à pouvoir supporter, avec une marge de résistance convenable, la pression due à une colonne d'eau s'élevant, jusqu'à la ligne de surimmersion par le travers de chacune d'elles. La construction de ces cloisons doit donner satisfaction à l'Administration.

(2) Les baïonnettes et niches pratiquées dans les cloisons doivent être étanches et présenter la même résistance que les parties avoisinantes de la cloison.

Quand des membrures ou des barrots traversent un pont étanche ou une cloison étanche, ce pont et cette cloison doivent être rendus étanches par leur construction même, sans l'emploi de bois ou de ciment.

(3) L'essai par remplissage des compartiments principaux n'est pas obligatoire. Un examen complet des cloisons doit être fait par un inspecteur agréé; cet examen doit être complété dans tous les cas par un essai à la lance.

(4) Le coqueron avant doit être soumis à un essai par remplissage, le niveau de l'eau s'élevant jusqu'à la ligne de charge maximum de compartimentage.

(5) Les doubles-fonds y compris les quilles tubulaires et les parois internes des doubles coques doivent être essayés sous une charge d'eau montant jusqu'à la ligne de surimmersion.

(6) Les citernes qui doivent contenir des liquides et qui forment une partie du compartimentage du navire doivent être éprouvées pour vérification de l'étanchéité sous une charge d'eau correspondant soit à la ligne de charge maximum de compartimentage, soit aux deux tiers du creux mesuré depuis le dessus de la quille jusqu'à la ligne de surimmersion, par le travers de la citerne en prenant la plus grande de ces charges, toutefois la hauteur de charge au-dessus du plafond ne doit être en aucun cas inférieure à 0m. 92 (3 pieds).

RÈGLE IX

Ouvertures dans les Cloisons étanches

(1) Le nombre des ouvertures pratiquées dans les cloisons étanches doit être réduit au minimum compatible avec les dispositions générales et la bonne exploitation du navire; ces ouvertures doivent être pourvues de dispositifs de fermeture satisfaisants.

(2)—(a) Si des tuyautages, dalots, câbles électriques, &c., traversent des cloisons étanches de compartimentage, des dispositions doivent être prises pour maintenir l'intégrité de l'étanchéité de ces cloisons.

(b) Il n'est pas permis de munir les cloisons étanches de compartimentage de vannes à glissières.

(3)—(a) Il ne peut exister ni porte, ni trou d'homme, ni aucun orifice d'accès:

- (i) dans la cloison étanche d'abordage, au-dessous de la ligne de surimmersion;
- (ii) dans les cloisons transversales étanches séparant un local à marchandises d'un local à marchandises contigu ou d'une soute à charbon permanente ou de réserve, sauf exceptions spécifiées au paragraphe (7) ci-après.

(b) On peut faire traverser la cloison d'abordage au-dessous de la ligne de surimmersion par un tuyau au plus pour le service du liquide contenu dans le coqueron avant, pourvu que ce tuyau soit muni d'une vanne à fermeture à vis, commandée d'un point au-dessus du pont de compartimentage et dont le corps sera fixé à la cloison d'abordage à l'intérieur du coqueron avant.

(4) (a) Watertight doors fitted in bulkheads between permanent and reserve bunkers, shall be always accessible, except as provided in sub-paragraph 9 (b) for between deck bunker doors.

(b) Satisfactory arrangements shall be made by means of screens or otherwise, to prevent the coal from interfering with the closing of watertight bunker doors.

(5) Within the machinery space and apart from bunker and shaft tunnel doors, not more than one door may be fitted in each main transverse bulkhead for intercommunication. These doors shall be located so as to have the sills as high as practicable.

(6) (a) The only types of watertight doors permissible are hinged doors, sliding doors, and doors of other equivalent patterns, excluding plate doors secured only by bolts.

(b) A hinged door shall be fitted with catches workable from each side of the bulkhead.

(c) A sliding door may have a horizontal or vertical motion. If required to be hand operated only, the gearing shall be capable of being worked at the door itself and also at an accessible position above the bulkhead deck.

(d) If a door is required to be closed by dropping or by the action of a dropping weight, it shall be fitted with a suitable arrangement to regulate the closing movement, and the gearing shall be so arranged that the door can be released both at the door itself and at an accessible position above the bulkhead deck. Hand gear shall also be provided, so arranged as to operate at the door itself and above the bulkhead deck, and also, so that after being disengaged for dropping, it can be quickly re-engaged from either the upper or the lower position.

(e) If a door is required to be power operated from a central control, the gearing shall be so arranged that the door can be operated by power also at the door itself. The arrangements shall be such that the door will close automatically if opened by the local control after being closed from the central control, and also such that any door can be kept closed by local arrangements, which will prevent that door from being opened from the central control. Such power operated doors shall be provided with hand gear, workable both at the door itself and from an accessible position above the bulkhead deck.

(f) In all classes of doors indicators shall be fitted at all operating stations other than at the door itself, showing whether the door is opened or closed.

(7) (a) Hinged watertight doors in passenger, crew, and working spaces are only permitted above a deck, the underside of which, at its lowest point at side, is at least 7 feet (2.13 metres) above the deepest subdivision loadline, and they are not permitted in those spaces below such deck.

(b) Hinged watertight doors of satisfactory construction may be fitted in bulkheads dividing cargo between deck spaces, in levels in which side cargo doors would be permitted under the provisions of Regulation X (11). These doors shall be closed before the voyage commences and shall be kept closed during the voyage, and the time of opening such doors in port and of closing them before the ship leaves port shall be entered in the official log book. Where it is proposed to fit such doors, the number and arrangements shall receive the special consideration of the Administration, and a statement shall be required from the owners certifying as to the absolute necessity of such doors.

(4)—(a) Les portes étanches dans les cloisons séparant les soutes permanentes des soutes de réserve doivent être toujours accessibles, sauf toutefois l'exception prévue à l'alinéa 9 (b) pour les portes des soutes d'entrepont.

(b) Des dispositions satisfaisantes, au moyen d'écrans ou autrement, doivent être prises pour éviter que le charbon n'empêche la fermeture des portes étanches des soutes à charbon.

(5) Dans la tranche des machines, exclusion faite des portes des soutes à charbon et des tunnels de lignes d'arbres, il ne peut exister qu'une porte de communication dans chaque cloison transversale principale. Ces portes doivent être placées de manière que leurs seuils soient pratiquement aussi hauts que possible.

(6)—(a) Ne sont admises comme portes étanches que les portes à charnières et les portes à glissières ou toutes autres d'un type équivalent, à l'exclusion des portes montées simplement sur boulons.

(b) Les portes à charnières doivent être pourvues de loquets commandés par des leviers manœuvrables de chaque côté de la cloison.

(c) Les portes à glissières peuvent être à déplacement vertical ou horizontal. Si elles doivent être seulement commandées à bras, le mécanisme doit pouvoir être actionné sur place et en outre d'un point accessible situé au-dessus du pont de cloisonnement.

(d) Les portes, qui doivent être fermées par leur poids ou par la chute d'un poids, doivent être pourvues d'un dispositif convenable pour régulariser leur fermeture; le mécanisme doit permettre de libérer la porte sur place et en outre d'un point accessible situé au-dessus du pont de cloisonnement. Une commande à main doit être également installée pour permettre de manœuvrer la porte sur place et d'un point situé au-dessus du pont de cloisonnement; enfin, le mécanisme de la porte doit, quand il a été débrayé pour libérer cette porte, pouvoir être embrayé rapidement de l'un ou de l'autre des postes de manœuvre.

(e) Lorsqu'il est prévu qu'une porte doit être fermée au moyen d'une source d'énergie, d'un poste central de manœuvre, le mécanisme doit être disposé de manière à permettre la commande de la porte sur place au moyen de la même source d'énergie. La porte devra se refermer automatiquement si, après avoir été fermée du poste de commande central, elle est ouverte sur place. De même, il doit exister sur place un moyen de la maintenir fermée sans qu'elle puisse être ouverte par le poste de commande central. Enfin, toute porte manœuvrée au moyen d'une source d'énergie doit être pourvue d'une commande à main, manœuvrable sur place et d'un point accessible au-dessus du pont de cloisonnement.

(f) Les portes de toutes catégories doivent être munies d'indicateurs d'ouvertures, permettant de vérifier de tous les postes de commande, autres que sur place, si la porte est ouverte ou fermée.

(7)—(a) Des portes étanches à charnières peuvent être admises dans les parties du navire affectées aux passagers et à l'équipage, ainsi que dans les locaux de service, à condition qu'elles soient établies au-dessus d'un pont dont la surface inférieure à son point le plus bas en abord, se trouve au moins à 2.13 mètres (7 pieds) au-dessus de la ligne de charge maximum de compartimentage; ces portes ne sont pas autorisées dans ces parties et locaux du navire au-dessous d'un tel pont.

(b) Des portes étanches à charnières de construction satisfaisante peuvent être admises dans les cloisons d'entrepont séparant deux locaux à marchandises, à la hauteur qui est permise pour les portes de charge sur le bordé conformément aux prescriptions de la Règle X (11). Ces portes doivent être fermées avant le départ et tenues fermées pendant tout le voyage; l'heure de leur ouverture à l'arrivée au port et de leur fermeture avant le départ du port doivent être inscrites dans le journal de bord réglementaire. Lorsqu'il est proposé d'installer des portes de cette nature, leur nombre et le détail de leurs dispositions font l'objet d'un examen spécial par l'Administration. Celle-ci exige des armateurs une attestation que cette installation est une nécessité de service absolue.

(8) All other watertight doors shall be sliding doors.

(9 (a) When any watertight doors which may be sometimes opened at sea, excluding those at the entrances of tunnels, are fitted in the main transverse watertight bulkheads at such a height that their sills are below the deepest subdivision loadline, the following rules shall apply:—

(I) When the number of such doors exceeds 5 all the watertight sliding doors shall be power operated and shall be capable of being simultaneously closed from a station situated on the bridge, simultaneous closing of these doors being preceded by a warning sound signal.

(II) When the number of such doors does not exceed 5—

(i) if the criterion numeral does not exceed 30, all the watertight sliding doors may be operated by hand only;

(ii) if the criterion numeral exceeds 30, but does not exceed 60, all the watertight sliding doors may be either dropping doors fitted with releasing and hand gear operated at the door and from above the bulkhead deck or doors operated by power.

(iii) if the criterion numeral exceeds 60, all the watertight sliding doors shall be operated by power.

(b) If watertight doors which have sometimes to be open at sea for the purpose of trimming coal are fitted between bunkers in the between-decks below the bulkhead deck, these doors shall be operated by power. The opening and closing of these doors shall be recorded in the official log book.

(c) When trunkways in connection with refrigerated cargo are carried through more than one main transverse watertight bulkhead, and the sills of the openings are less than 7 feet (2·13 metres) above the deepest subdivision loadline, the watertight doors at such openings shall be operated by power.

(10) Portable plates on bulkheads shall not be permitted except in machinery spaces. Such plates shall always be in place before the ship leaves port, and shall not be removed at sea except in case of urgent necessity. The necessary precautions shall be taken in replacing them to ensure that the joints shall be watertight.

(11) All watertight doors shall be kept closed during navigation except when necessarily opened for the working of the ship, and shall always be ready to be immediately closed.

(12) Where trunkways or tunnels for access from crew's accommodation to the stokehold, for piping, or for any other purpose are carried through main transverse watertight bulkheads, they shall be watertight and in accordance with the requirements of Regulation XII. The access to at least one end of each such tunnel or trunkway, if used as a passage at sea, shall be through a trunk extending watertight to a height sufficient to permit access above the margin line. The access to the other end of the trunkway or tunnel may be through a watertight door of the type required by its location in the ship. Such trunkways or tunnels shall not extend through the first subdivision bulkhead abaft the collision bulkhead.

Where it is proposed to fit tunnels or trunkways for forced draft, piercing main transverse watertight bulkheads, these shall receive the special consideration of the Administration.

(8) Toutes les autres portes étanches doivent être à glissières.

(9)—(a) Lorsque il existe des portes étanches devant être à certains moments ouvertes à la mer, exception faite de celles des entrées des tunnels et que ces portes sont placées dans les cloisons étanches transversales principales de façon que leur seuil soit au-dessous de la ligne de charge maximum de compartimentage, les règles suivantes sont appliquées:

(I) Si le nombre de ces portes excède 5, toutes les portes étanches à glissières doivent être manœuvrées au moyen d'une source d'énergie et pouvoir être fermées simultanément d'un poste de manœuvre situé sur la passerelle, la fermeture simultanée de ces portes étant précédée d'un signal sonore.

(II) Si le nombre de ces portes n'excède pas 5:

(i) si le critérium n'excède pas 30, toutes les portes étanches à glissières peuvent être manœuvrées à la main seulement;

(ii) si le critérium excède 30, sans dépasser 60, toutes les portes étanches à glissières peuvent être soit des portes se fermant par gravité munies d'un déclic et d'une manœuvre à bras pouvant être actionnées aussi bien sur place que d'un point au-dessus du pont de cloisonnement, soit des portes manœuvrées au moyen d'une source d'énergie;

(iii) si le critérium numérique excède 60, toutes les portes étanches à glissières doivent être manœuvrées au moyen d'une source d'énergie.

(b) S'il existe, entre des soutes à charbon dans les entreponts au-dessous du pont de cloisonnement des portes étanches qui doivent, à la mer, être occasionnellement ouvertes pour la manipulation du charbon, l'emploi d'une source d'énergie est exigé pour la manœuvre de ces portes. L'ouverture et la fermeture doivent être mentionnées au journal de bord.

(c) L'emploi d'une source d'énergie est également exigé pour la manœuvre des portes établies au passage des conduits des cales frigorifiques, si ces conduits traversent plus d'une cloison transversale principale étanche, et si les seuils de ces portes sont situés à moins de 2.13 mètres (7 pieds) au-dessus de la ligne de charge maximum de compartimentage.

(10) L'emploi de panneaux démontables en tôle n'est toléré que dans la tranche des machines. Ces panneaux doivent toujours être en place avant l'appareillage; ils ne peuvent être enlevés à la mer, si ce n'est en cas d'impérieuse nécessité. Les précautions nécessaires doivent être prises au remontage pour rétablir la parfaite étanchéité du joint.

(11) Toutes les portes étanches doivent être fermées en cours de navigation ou n'être ouvertes que lorsque le service du navire l'exige. Dans ce cas, elles doivent toujours être prêtes à être immédiatement fermées.

(12) Si des tambours ou tunnels reliant les logements du personnel aux chaufferies ou disposés pour renfermer des tuyautages ou pour tout autre but sont ménagés à travers les cloisons transversales principales, ces tambours ou tunnels doivent être étanches et satisfaire aux prescriptions de la Règle XII. L'accès à l'une au moins des extrémités de ces tunnels ou tambours, si on s'en sert comme passage à la mer, doit être réalisé par un puits étanche d'une hauteur suffisante pour que son débouché soit au-dessus de la ligne de surimmersion. L'accès à l'autre extrémité peut se faire par une porte étanche du type exigé par son emplacement dans le navire. Aucun de ces tunnels ou tambours ne doit traverser la cloison de compartimentage immédiatement en arrière de la cloison d'abordage.

Lorsqu'il est prévu des tunnels ou tambours pour tirage forcé, traversant les cloisons étanches transversales principales, le cas doit être spécialement examiné par l'Administration.

REGULATION X

Openings in Ship's Sides below the Margin Line

(1) The arrangement and efficiency of the means for closing any opening in the ship's sides shall be consistent with its intended purpose and the position in which it is fitted and generally to the satisfaction of the Administration.

(2) (a) If in a between decks, the sills of any sidescuttles are below a line drawn parallel to the bulkhead deck at side and having its lowest point $2\frac{1}{2}$ per cent of the breadth of the ship above the deepest subdivision loadline, all sidescuttles in that between deck shall be of a non-opening type.

(b) If in a between decks, the sills of any sidescuttles other than those required to be of a non-opening type by sub-paragraph (a) are below a line drawn parallel to the bulkhead deck at side and having its lowest point at a height of 12 feet (3·66 metres) plus $2\frac{1}{2}$ per cent of the breadth of the ship above the deepest subdivision loadline, all sidescuttles in that between decks shall be of such construction as will effectively prevent any person opening them without the consent of the master of the ship.

(c) Other sidescuttles may be of an ordinary opening type.

(d) If in a between decks, the sills of any of the sidescuttles referred to in sub-paragraph (b) are below a line drawn parallel to the bulkhead deck at side and having its lowest point $4\frac{1}{2}$ feet (1·37 metres), plus $2\frac{1}{2}$ per cent of the breadth of the ship above the loadline at which the ship is floating on her departure from any port, all the sidescuttles in that between decks shall be closed watertight and locked before the ship leaves port and they shall not be opened during navigation.

The time of opening such sidescuttles in port and of closing and locking them before the ship leaves port shall be entered in the official log book.

The Administration may indicate the limiting mean draught at which these sidescuttles will have their sills above the line defined in this paragraph and at which it will be permissible to open them at sea on the responsibility of the master. In tropical waters in fair weather this limiting draught may be increased by 1 foot (·305 metres).

(3) Efficient hinged inside deadlights arranged so that they can be easily and effectively closed and secured watertight shall be fitted to all sidescuttles—

- (a) which are required to be of non-opening type;
- (b) which are to be fitted within one-eighth of the ship's length of the forward perpendicular;
- (c) which are to be fitted in positions defined in sub-paragraph (2) (b);
- (d) which will not be accessible during navigation;
- (e) which are to be fitted in spaces intended for the accommodation of sailors and firemen;
- (f) which are to be fitted in spaces intended for the accommodation of steerage passengers.

(4) Sidescuttles fitted below the bulkhead deck, other than those referred to in the preceding paragraph, shall be fitted with efficient inside deadlights which may be portable and stowed adjacent to the sidescuttles.

(5) Sidescuttles and their deadlights, which will not be accessible during navigation, shall be closed and secured before the ship proceeds to sea.

RÈGLE X

Ouverture dans la Muraille extérieure au-dessous de la Ligne de surimmersion

(1) La disposition et l'efficacité des moyens de fermeture de toutes les ouvertures pratiquées dans la muraille extérieure du navire doivent correspondre au but à réaliser et à l'emplacement où ils sont fixés; ils doivent d'une manière générale être à la satisfaction de l'Administration.

(2) (a) Si, dans un entrepont, le bord inférieur de l'ouverture d'un hublot quelconque est au-dessous d'une ligne tracée sur la muraille parallèlement au livet du pont de cloisonnement et ayant son point le plus bas à $2\frac{1}{2}$ pour cent de la largeur du navire au-dessus de la ligne de charge maximum de compartimentage, tous les hublots de cet entrepont doivent être des hublots fixes.

(b) Si, dans un entrepont, le bord inférieur de l'ouverture d'un hublot quelconque autre que ceux qui doivent être fixes, aux termes de l'alinéa (a) ci-dessus, est au-dessous d'une ligne tracée parallèlement au livet du pont de cloisonnement et ayant son point le plus bas à 3 mètres 66 (12 pieds) plus $2\frac{1}{2}$ pour cent de la largeur du navire, au-dessus de la ligne de charge maximum de compartimentage, tous les hublots de cet entrepont seront construits de telle sorte que personne ne puisse les ouvrir sans l'autorisation du Capitaine du navire.

(c) Tous les autres hublots peuvent être du type ouvrant ordinaire.

(d) Si, dans un entrepont, le bord inférieur de l'ouverture d'un quelconque des hublots visés à l'alinéa (b) ci-dessus, est au-dessous d'une ligne tracée parallèlement au livet du pont de cloisonnement et ayant son point le plus bas à 1 mètre 37 ($4\frac{1}{2}$ pieds) plus $2\frac{1}{2}$ pour cent de la largeur du navire au-dessus de la flottaison du navire, à son départ du port, tous les hublots de cet entrepont sont fermés d'une façon étanche et à clef avant que le navire ne sorte du port, et ne doivent pas être ouverts en cours de navigation.

Les heures d'ouverture de ces hublots dans le port et de leur fermeture à clef avant le départ seront inscrites au journal de bord réglementaire.

L'Administration peut préciser le tirant d'eau milieu maximum auquel les hublots en question ont le bord inférieur de leur ouverture au-dessus de la ligne définie dans le présent paragraphe et auquel, par suite, il sera permis de les ouvrir à la mer sous la responsabilité du Capitaine. Dans les mers tropicales, par beau temps, ce tirant d'eau peut être augmenté de 305 millimètres (1 pied).

(3) Des tapes à charnières, d'un modèle efficace et disposées de manières à pouvoir être réellement fermées et rendues étanches, doivent être installées sur tous les hublots:

- (a) qui doivent réglementairement être fixes;
- (b) qui sont situés sur un huitième de la longueur du navire à partir de la perpendiculaire avant;
- (c) qui occupent les positions définies à l'alinéa (2) (b) ci-dessus;
- (d) qui ne sont pas accessibles en cours de navigation;
- (e) qui sont situés dans des locaux destinés au logement des matelots ou des chauffeurs;
- (f) qui sont situés dans des espaces destinés au logement des passagers d'entrepont.

(4) Les hublots placés sous le pont de cloisonnement, autres que ceux visés au paragraphe précédent, doivent être pourvus de tapes intérieures efficaces; celles-ci peuvent être amovibles et être déposées à proximité des hublots.

(5) Les hublots et leurs tapes qui ne sont pas accessibles en cours de navigation doivent être fermés et condamnés avant l'appareillage.

(6) No sidescuttles shall be fitted in any spaces which are appropriated exclusively to the carriage of cargo or coal.

(7) Automatic ventilating sidescuttles shall not be fitted in the ship's sides below the margin line without the special sanction of the Administration.

(8) All machinery and other inlets and discharges in the ship's sides shall be arranged so as to prevent the accidental admission of water into the ship.

(9) The number of scuppers, sanitary discharges and other similar openings in the ship's sides shall be reduced to the minimum either by making each discharge serve for as many as possible of the sanitary and other pipes, or in any other satisfactory manner.

(10) Discharges led through the ship's sides from spaces below the margin line shall be fitted with efficient and accessible means for preventing water from passing inboard. It is permissible to have for each separate discharge either one automatic non-return valve fitted with a positive means of closing it from above the bulkhead deck, or, alternatively, two automatic non-return valves without such means, the upper of which valves is so situated above the deepest subdivision loadline as to be always accessible for examination under service conditions.

Where a positive action valve is fitted, the operating position above the bulkhead deck shall always be readily accessible and means shall be provided for indicating whether the valve is open or closed.

(11) Gangway, cargo and coaling ports fitted below the margin line shall be of sufficient strength. They shall be effectively closed and secured watertight before the ship leaves port, and shall be kept closed during navigation.

Cargo and coaling ports which are to be fitted partly or entirely below the deepest subdivision loadline shall receive the special consideration of the Administration.

(12) The inboard opening of each ash-shoot, rubbish-shoot, etc., shall be fitted with an efficient cover.

If the inboard opening is situated below the margin line, the cover shall be watertight, and in addition an automatic non-return valve shall be fitted in the shoot in an easily accessible position above the deepest subdivision loadline. When the shoot is not in use both the cover and the valve shall be kept closed and secured.

REGULATION XI

Construction and Initial Tests of Watertight Doors, Sidescuttles, Etc.

(1) The design, materials and construction of all watertight doors, sidescuttles, gangway, cargo and coaling ports, valves, pipes, ash-shoots and rubbish-shoots referred to in these Regulations shall be to the satisfaction of the Administration.

(2) Each watertight door shall be tested by water pressure to a head up to the margin line. The test shall be made before the ship is put in service, either before or after the door is fitted.

(6) Aucun hublot ne peut être établi dans les locaux affectés exclusivement au transport de marchandises ou de charbon.

(7) Aucun hublot à ventilation automatique ne peut être établi dans la muraille du navire au-dessous de la ligne de surimmersion, sans une autorisation spéciale de l'Administration.

(8) Toutes les prises d'eau et décharges dans la muraille doivent être disposées de façon à empêcher toute introduction accidentelle d'eau dans le navire.

(9) Le nombre des dalots, tuyaux de décharge sanitaires et autres ouvertures similaires dans la muraille, doit être réduit au minimum, soit en utilisant chaque orifice de décharge, pour le plus grand nombre possible de tuyaux sanitaires ou autres, soit de toute autre manière satisfaisante.

(10) Les décharges à la coque, dont l'orifice inférieur se trouve au-dessous de la ligne de surimmersion, doivent être munies de dispositifs efficaces et accessibles empêchant l'eau de s'introduire dans le navire. On peut, pour chaque décharge séparée, employer soit une soupape automatique de non-retour, pourvu d'un moyen de fermeture direct, manœuvrable d'un point situé au-dessus du pont de cloisonnement, soit, à volonté, deux soupapes automatiques de non-retour sans moyen de fermeture direct, pourvu que la plus élevée soit placée de telle sorte au-dessus de la ligne de charge maximum de compartimentage qu'elle soit toujours accessible pour être visitée dans les circonstances normales du service.

Lorsqu'on emploie des valves à commande de fermeture directe, les postes de manœuvre au-dessus du point de cloisonnement doivent toujours être facilement accessibles et ils doivent comporter des indicateurs d'ouverture et de fermeture.

(11) Les coupées, portes de chargement et sabords à charbon situés au-dessous de la ligne de surimmersion doivent être de résistance suffisante. Ils doivent être efficacement fermés et assujettis avant l'appareillage et rester fermés pendant la navigation.

Les portes de chargement et sabords à charbon qui sont situés partiellement ou entièrement au-dessous de la ligne de charge maximum de compartimentage doivent faire l'objet d'un examen spécial de l'Administration.

(12) Les ouvertures intérieures des manches à escarbilles, manches à saletés, &c., doivent être pourvues d'un couvercle efficace.

Si ces ouvertures sont situées au-dessous de la ligne de surimmersion, le couvercle doit être étanche et on doit, en outre, installer dans la manche, un clapet de non-retour, placé dans un endroit accessible, au-dessus de la ligne de charge maximum de compartimentage. Quand on ne se servira pas de la manche, le couvercle et le clapet doivent être fermés et assujettis en place.

RÈGLE XI

Construction et Epreuves initiales des Portes étanches, Hublots, &c.

(1) Le tracé, les matériaux utilisés et la construction des portes étanches, hublots, coupées, sabords à charbon, portes de chargement, soupapes, tuyaux, manches à escarbilles et à saletés visés dans le présent Règlement doivent être à la satisfaction de l'Administration.

(2) Toute porte étanche doit être soumise à un essai à l'eau sous une pression correspondant à la hauteur d'eau jusqu'à la ligne de surimmersion. Cet essai doit être fait avant l'entrée en service du navire, soit avant, soit après mise en place de la porte à bord.

REGULATION XII

Construction and Initial Tests of Watertight Decks, Trunks, Etc.

(1) Watertight decks, trunks, tunnels, duct keels and ventilators shall be of the same strength as watertight bulkheads at corresponding levels. The means used for making them watertight, and the arrangements adopted for closing openings in them, shall be to the satisfaction of the Administration. Watertight ventilators and trunks shall be carried at least up to the margin line.

(2) After completion a hose or flooding test shall be applied to watertight decks and a hose test to watertight trunks, tunnels and ventilators.

REGULATION XIII

Periodical Operation and Inspection of Watertight Doors, Etc.

In all new and existing ships drills for the operating of watertight doors, sidescuttles, valves, and closing mechanisms of scuppers, ash-shoots and rubbish-shoots, shall take place weekly. In ships in which the voyage exceeds one week in duration a complete drill shall be held before leaving port, and others thereafter at least once a week during the voyage, provided that all watertight power doors and hinged doors, in main transverse bulkheads, in use at sea shall be operated daily.

The watertight doors and all mechanisms and indicators connected therewith, and all valves the closing of which is necessary to make a compartment watertight, shall be periodically inspected at sea, at least once a week.

REGULATION XIV

Entries in the Official Log Book

In all new and existing ships hinged doors, portable plates, sidescuttles, gangway, cargo and coaling ports and other openings, which are required by these Regulations to be kept closed during navigation, shall be closed before the ship leaves port. The time of closing, and the time of opening (if permissible under these Regulations), shall be recorded in the official log book.

A record of all drills and inspections required by Regulation XIII shall be entered in the official log book with an explicit record of any defects which may be disclosed.

REGULATION XV

Double Bottoms

(1) In ships 200 feet (61 metres) and under 249 feet (76 metres) in length a double bottom shall be fitted at least from the machinery space to the fore peak bulkhead, or as near thereto as practicable.

(2) In ships 249 feet (76 metres) and under 330 feet (100 metres) in length a double bottom shall be fitted at least outside the machinery space, and shall extend to the fore and after peak bulkheads, or as near thereto as practicable.

(3) In ships 330 feet (100 metres) in length and upwards a double bottom shall be fitted amidships, and shall extend to the fore and after peak bulkheads, or as near thereto as practicable.

RÈGLE XII

Construction et Epreuves initiales des Ponts étanches, Tambours, &c.

(1) Lorsqu'ils sont étanches, les ponts, tambours, tunnels, quilles tubulaires, et conduits d'air doivent présenter une résistance égale à celle des parties correspondantes des cloisons étanches. Les procédés employés pour assurer l'étanchéité de ces éléments, ainsi que les dispositifs adoptés pour la fermeture des ouvertures, doivent être à la satisfaction de l'Administration. Les conduits d'air et les tambours étanches doivent s'élever au moins jusqu'au niveau de la ligne de surimmersion.

(2) Lorsqu'ils sont étanches, les ponts, tambours, tunnels et conduits d'air doivent être soumis à une épreuve d'étanchéité à la lance après leur construction; l'essai des ponts peut être effectué en les couvrant d'eau.

RÈGLE XIII

Manœuvres et Inspections périodiques des Portes étanches, &c.

Sur tout navire neuf ou existant, il doit être procédé hebdomadairement, à des exercices de manœuvre des organes de fermeture étanche des portes, hublots, dalots, soupapes, manches à escarbilles et à saletés. Sur les navires effectuant des voyages dont la durée excède une semaine, un exercice complet doit avoir lieu avant l'appareillage, et d'autres ensuite pendant la navigation, à raison d'un au moins par semaine; toutefois, les portes dont la manœuvre comporte l'emploi d'une source d'énergie et les portes à charnières des cloisons transversales principales doivent être manœuvrées quotidiennement, lorsqu'elles sont utilisées à la mer.

Les portes étanches, y compris les mécanismes et les indicateurs qui s'y rapportent, ainsi que les soupapes dont la fermeture est nécessaire pour assurer l'étanchéité d'un compartiment, doivent être périodiquement inspectées à la mer, à raison d'une fois au moins par semaine.

RÈGLE XIV

Mentions au Journal de bord réglementaire

Sur tout navire neuf ou existant, les portes à charnières, panneaux démontables, hublots, coupées, portes de chargement, sabords à charbon et autres ouvertures, qui doivent rester fermées pendant la navigation, en application des prescriptions précédentes, doivent être fermés avant l'appareillage. Mention doit être faite au journal de bord réglementaire des heures de fermeture de tous ces organes et des heures auxquelles auront été ouverts ceux dont le présent Règlement permet l'ouverture.

Mention de tous les exercices et toutes les inspections prescrits par la Règle XIII ci-dessus doit être faite au journal de bord réglementaire; toute déféctuosité constatée y est explicitement notée.

RÈGLE XV

Doubles-fonds

(1) Les navires dont la longueur est au moins égale à 61 mètres (200 pieds) et inférieure à 76 mètres (249 pieds) doivent être pourvus d'un double-fond s'étendant au moins depuis l'avant de la tranche des machines jusqu'à la cloison du coqueron avant ou aussi près que possible pratiquement de cette cloison.

(2) Les navires dont la longueur est au moins égale à 76 mètres (249 pieds) et inférieure à 100 mètres (330 pieds) doivent être pourvus de doubles-fonds au moins en dehors de la tranche des machines. Ces doubles-fonds doivent s'étendre jusqu'aux cloisons des coquerons avant et arrière ou aussi près que possible pratiquement de ces cloisons.

(4) Where a double bottom is required to be fitted the inner bottom shall be continued out to the ship's sides in such a manner as to protect the bottom to the turn of bilge.

Such protection will be deemed satisfactory if the line of intersection of the outer edge of the margin plate with the bilge plating is not lower at any part than a horizontal plane passing through the point of intersection with the frame line amidships of a transverse diagonal line inclined at 25 degrees to the base line and cutting it at a point one-half the ship's moulded breadth from the middle line.

(5) Wells constructed in the double bottom in connection with the drainage arrangements shall not extend downwards more than necessary, nor shall they be less than 18 inches (457 millimetres) from the outer bottom or from the inner edge of the margin plate. A well extending to the outer bottom is, however, permitted at the after end of the shaft tunnel of screw ships.

REGULATION XVI

Fire-resisting Bulkheads

Ships shall be fitted above the bulkhead deck with fire-resisting bulkheads which shall be continuous from side to side of the ship and arranged to the satisfaction of the Administration.

They shall be constructed of metal or other fire-resisting material, effective to prevent for one hour, under the conditions for which the bulkheads are to be fitted in the ship, the spread of fire generating a temperature of 1,500° F. (815° C.) at the bulkhead.

Steps and recesses and the means for closing all openings in these bulkheads shall be fire-resisting and flametight.

The mean distance between any two adjacent fire-resisting bulkheads in any superstructure shall in general not exceed 131 feet (40 metres).

REGULATION XVII

Side and other Openings, Etc., above the Margin Line

(1) Sidescuttles, gangway, cargo and coaling ports, and other means for closing openings in the ship's sides above the margin line shall be of efficient design and construction and of sufficient strength having regard to the spaces in which they are fitted and their positions relative to the deepest subdivision loadline.

(2) The bulkhead deck or a deck above it shall be weathertight in the sense that in ordinary sea conditions water will not penetrate in a downward direction. All openings in the exposed weather deck shall have coamings of ample height and strength, and shall be provided with efficient means for expeditiously closing them weathertight.

(3) Freeing ports and/or scuppers shall be fitted as necessary for rapidly clearing the weather deck of water under **all weather** conditions.

(3) Les navires dont la longueur est égale ou supérieure à 100 mètres (330 pieds) doivent être pourvus au milieu d'un double-fond s'étendant jusqu'aux cloisons des coquerons avant et arrière ou aussi près que possible pratiquement de ces cloisons.

(4) Là où un double-fond est exigé, il doit se prolonger en abord vers la muraille de manière à protéger efficacement les bouchains.

Cette protection sera considérée comme satisfaisante si aucun point de la ligne d'intersection de l'arête extérieure de la tôle de côté avec le bordé extérieur ne vient au-dessous d'un plan horizontal passant par le point du tracé hors membres où le couple milieu est coupé par une diagonale inclinée à 25° sur l'horizontale et menée par le sommet inférieur externe du rectangle circonscrit à la maîtresse section.

(5) Les puisards établis dans les doubles-fonds pour recevoir les aspirations des pompes ne doivent pas être plus profonds qu'il n'est nécessaire et, en tous les cas, ils ne doivent pas être à moins de 457 millimètres (18 pouces) du bordé extérieur ou du bord intérieur de la tôle de côté. Des puisards allant jusqu'au bordé peuvent cependant être admis à l'extrémité arrière des tunnels d'arbres des navires à hélice.

RÈGLE XVI

Cloisons contre l'Incendie

Les navires doivent avoir, au-dessus du pont de cloisonnement, des cloisons contre l'incendie, s'étendant sans discontinuité d'un bord à l'autre et disposées à la satisfaction de l'Administration.

Elles doivent être construites en métal ou toute autre substance résistant au feu, et efficaces pour empêcher pendant une heure, dans les conditions pour lesquelles l'installation de ces cloisons est prévue, la propagation d'un incendie développant au voisinage de la cloison une température de 815° C. (1500° F.).

Les niches, baïonnettes et tous les dispositifs fermant les ouvertures pratiquées dans ces cloisons seront à l'épreuve du feu et étanches aux flammes.

La distance moyenne de deux cloisons contre l'incendie adjacentes, dans une superstructure quelconque, doit être en général au plus égale à 40 mètres (131 pieds).

RÈGLE XVII

Hublots et autres Ouvertures, &c., au-dessus de la Ligne de surimmersion

(1) Les hublots, les portes des coupées, les portes de chargement, les sabords à charbon, et autres dispositifs fermant les ouvertures pratiquées dans la muraille du navire au-dessus de la ligne de surimmersion doivent être convenablement dessinés et construits et présenter une résistance suffisante, eu égard au compartiment dans lequel elles sont placées et à leur position par rapport à la ligne de charge maximum de compartimentage.

(2) Le pont de cloisonnement ou un autre pont situé au-dessus doit être étanche en ce sens que, dans des circonstances de mer ordinaires, il ne laisse pas l'eau pénétrer de haut en bas. Toutes les ouvertures pratiquées dans le pont exposé à la mer doivent être pourvues d'hiïloires de hauteur et de résistance suffisantes et munies de moyens de fermeture efficaces permettant de les fermer rapidement et de les rendre étanches à la mer.

(3) Des sabords de décharge à la mer et (ou) des dalots doivent être installés pour évacuer rapidement l'eau des ponts exposés à la mer en toutes circonstances de mer.

REGULATION XVIII

Exits from Watertight Compartments

(1) In passenger and crew spaces, practicable means of exit to the open deck shall be provided for the occupants from each watertight compartment.

(2) Practicable means of escape for the crew shall be provided from each engine room, shaft tunnel, stokehold compartment, and other working spaces, independent of watertight doors.

REGULATION XIX

*Pumping Arrangements**Steamships*

(1) Ships shall be provided with an efficient pumping plant capable of pumping from and draining any watertight compartment under all practicable conditions after a casualty whether the ship is upright or listed. For this purpose wing suction pumps will generally be necessary except in narrow compartments at the ends of the ship. Where close ceiling is fitted over the bilges, arrangements shall be made whereby water in the compartment may find its way to the suction pipes. Efficient means shall be provided for draining water from insulated holds.

(2) In addition to the ordinary bilge pump, worked by the main engines, or its equivalent engine room pump, two independent power bilge pumps shall be provided, except that in ships less than 300 feet (91.5 metres) in length, having a criterion numeral less than 30, either two efficient hand pumps of the crank type fitted one forward and one aft, or a portable power pump, may be substituted for one of the additional independent power bilge pumps.

Sanitary, ballast and general service pumps may be accepted as independent power bilge pumps if fitted with the necessary connections to the bilge pumping system.

(3) Where two or more independent power pumps are required, the arrangement shall be such that at least one power pump will be available for use in all ordinary circumstances in which a vessel may be flooded at sea. One of the power pumps, shall, therefore, be an emergency pump of a reliable submersible type. A source of power situated above the bulkhead deck shall be available for this pump in any case of emergency.

(4) Where practicable, the power bilge pumps shall be placed in separate watertight compartments so arranged or situated that these compartments will not readily be flooded by the same damage. If the engines and boilers are in two or more watertight compartments, the pumps available for bilge service shall be distributed through these compartments as far as is possible.

(5) With the exception of pumps which may be provided for peak compartments only, each bilge pump, whether operated by hand or by power, shall be arranged to draw water from any hold or machinery compartment in the ship.

(6) Each independent power bilge pump shall be capable of giving a speed of water through the main bilge pipe of not less than 400 feet (122 metres) per minute, and it shall have a separate direct suction, to the compartment in which it is situated, of a diameter not less than that of the bilge main. The direct suction from each independent power bilge pump shall be arranged to pump from either side of the ship.

RÈGLE XVIII

Evacuation des Compartiments étanches

(1) Dans les parties du navire affectées aux passagers et à l'équipage, tout compartiment étanche doit être pourvu d'une échappée praticable offrant aux personnes qui l'occupent un moyen de gagner le pont découvert.

(2) Toute chambre de machine, tout tunnel d'arbre, toute chaufferie et tout autre local de service doit être pourvu d'une échappée praticable offrant au personnel un moyen de retraite qui n'exige pas la traversée de portes étanches.

RÈGLE XIX

*Moyens de Pompage**Navires à vapeur.*

(1) Tout navire doit être pourvu d'une installation de pompage efficace permettant d'épuiser et d'assécher, dans la mesure pratiquement possible, à la suite d'une avarie, un compartiment étanche quelconque, que le navire soit droit ou incliné. A cet effet des aspirations latérales sont en général nécessaires, sauf dans les parties resserrées aux extrémités du navire. Lorsque le vaigrage aux bouchains est jointif, on doit ménager un accès de l'eau aux tuyaux d'aspiration. Des moyens efficaces doivent être prévus pour l'épuisement de l'eau des cales frigorifiques.

(2) En plus de la pompe de cale ordinaire conduite par la machine principale ou de la pompe indépendante qui la remplace, il y aura deux pompes de cale indépendantes actionnées par une source d'énergie. Toutefois, dans les navires de moins de 91m. 50 (300 pieds) de longueur ayant un critérium numérique inférieur à 30, une des pompes indépendantes peut être remplacée soit par deux pompes à bras efficaces, placées une à l'avant, l'autre à l'arrière, soit par une pompe transportable actionnée par une source d'énergie.

Les pompes sanitaires, les pompes de ballast ou de service peuvent être considérées comme des pompes de cale indépendantes si elles sont disposées pour être reliées au réseau de tuyautage de cale.

(3) Lorsqu'il est exigé deux pompes indépendantes au moins actionnées par une source d'énergie, leur disposition doit être telle qu'une au moins puisse servir, dans les circonstances ordinaires où le navire peut être envahi à la mer. Une de ces pompes indépendantes doit en conséquence être une pompe de secours d'un type submersible éprouvé. Une source d'énergie située au-dessus du pont de cloisonnement doit être disponible pour actionner cette pompe en toute éventualité.

(4) Si possible, les pompes de cale actionnées par une source d'énergie doivent être placées dans des compartiments étanches séparés et situés de telle sorte que la même avarie ne puisse vraisemblablement pas en amener l'envahissement rapide. Si les machines et les chaudières sont dans deux ou plus de deux compartiments étanches les pompes utilisables comme pompes de cale doivent être réparties autant que possible dans ces divers compartiments.

(5) Chaque pompe de cale, à bras ou mécanique, à l'exception de celles qui sont prévues pour les coquerons seulement, doit être disposée pour aspirer dans une cale quelconque ou un compartiment quelconque de la tranche des machines.

(6) Chaque pompe de cale indépendante mécanique doit être capable d'imprimer à l'eau dans le collecteur principal d'aspiration une vitesse d'au moins 122 mètres (400 pieds) par minute, elle doit avoir une aspiration directe séparée dans le compartiment où elle est située et d'un diamètre au moins égal à celui de ce collecteur. Les aspirations directes de chaque pompe indépendante mécanique doivent être disposées pour aspirer de chaque bord du navire.

(7) Main circulating pumps shall have direct suction connections, provided with non-return valves, to the lowest drainage level in the machinery space, and of a diameter at least two-thirds that of the main sea inlet. Where the fuel is, or may be, coal, and there is no watertight bulkhead between the engines and boilers, a direct discharge overboard shall be fitted from at least one circulating pump, or, alternatively, a bye-pass may be fitted to the circulating discharge.

(8) (a) All pipes from the pumps which are required for draining cargo or machinery spaces shall be entirely distinct from pipes which may be used for filling or emptying spaces where water or oil is carried.

(b) Lead pipes shall not be used under coal bunkers or oil fuel storage tanks, nor in boiler or machinery spaces, including motor rooms in which oil settling tanks or oil fuel pump units are situated.

(9) The Administration shall make rules relating to the diameters of the bilge main and branch pipes which shall be proportioned respectively in relation to the size of the ship and the sizes of the compartments to be drained.

(10) The arrangement of the bilge and ballast pumping system shall be such as to prevent the possibility of water passing from the sea and from water ballast spaces into the cargo and machinery spaces, or from one compartment to another. Special provision shall be made to prevent any deep tank having bilge and ballast connections being inadvertently run up from the sea when containing cargo, or pumped out through a bilge pipe when containing water ballast.

(11) Provision shall be made to prevent the compartment served by any bilge suction pipe being flooded, in the event of the pipe being severed or otherwise damaged, by collision or grounding, in any other compartment. For this purpose, where the pipe is at any part situated near the side of the ship or in a duct keel, there shall be fitted to the pipe in the compartment containing the open end either a non-return valve, or a screw-down valve which can be operated from a position above the bulkhead deck.

(12) All distribution boxes, cocks and valves in connection with the bilge pumping arrangement shall be in positions which are accessible at all times under ordinary circumstances. They shall be so arranged that in the event of flooding the emergency bilge pump may be operative on any compartment. If there is only one system of pipes common to all the pumps, the necessary cocks or valves for controlling the bilge suctions must be workable from above the bulkhead deck. If in addition to the main bilge pumping system an emergency bilge pumping system is provided, it shall be independent of the main system and so arranged that the emergency pump is capable of operating on any compartment under flooding conditions.

Motor Ships

(13) The bilge pumping arrangements in motor ships shall, so far as practicable, be equivalent to those required for steamships of similar size, except as regards main circulating pumps.

REGULATION XX

Power for Going Astern

Ships shall have sufficient power for going astern to secure proper control of the ship in all circumstances.

(7) Les pompes de circulation principales doivent avoir une aspiration directe munie de clapet de non-retour, au point le plus bas de la chambre des machines et d'un diamètre au moins égal aux deux tiers de la prise principale d'eau de circulation. Si le combustible est, ou peut être du charbon, et s'il n'y a pas de cloison étanche entre les machines et les chaudières, une pompe de circulation au moins doit pouvoir refouler directement à la mer ou bien un tuyautage direct doit être installé allant à la décharge principale muni de vanne d'isolement.

(8) (a) Le tuyautage desservant les pompes exigées pour l'épuisement des compartiments des machines ou des cales à marchandises doit être entièrement distinct du tuyautage employé pour le remplissage ou l'épuisement des compartiments à eau ou à combustible liquide.

(b) L'emploi de tuyaux en plomb est interdit dans les soutes à charbon ou dans les soutes à combustible liquide, ou dans les chambres de machines ou de chaudières, y compris les chambres des moteurs renfermant des pompes à combustible liquide ou des caisses de décantation.

(9) L'Administration doit établir des règles pour le calcul du diamètre des collecteurs et branchements du tuyautage des cales en tenant compte des dimensions du navire et de celles des compartiments à épuiser.

(10) La disposition du tuyautage des cales et du tuyautage des ballasts doit être telle que l'eau ne puisse passer de la mer ou des ballasts dans les compartiments des machines ou les cales à marchandises, ni d'un compartiment dans l'autre. On doit prendre en particulier des mesures pour éviter qu'une cale à eau ayant des aspirations sur le tuyautage de cale et sur celui des ballasts ne puisse, par inadvertence, être remplie d'eau de mer quand elle est utilisée comme cale à marchandises ou vidée par le tuyau de cale quand elle contient du lest liquide.

(11) Des mesures doivent être prises pour que, si un compartiment desservi par un tuyau d'aspiration de cale vient à être rempli, il ne se déverse dans un autre compartiment, dans le cas où le tuyau d'aspiration en question serait lui-même brisé ou avarié par collision ou échouage. Pour cela, si en un point de son tracé, le tuyau est situé près du bordé extérieur ou dans une quille tubulaire, on doit placer sur le tuyau dans le compartiment qui contient l'extrémité libre du tuyau soit un clapet de non-retour, soit une vanne à tige filetée qui puisse être manœuvrée d'un point au-dessus du pont de cloisonnement.

(12) Toutes les boîtes de distribution, vannes, robinets, faisant partie du système d'épuisement des cales doivent être placés dans des endroits où ils soient toujours accessibles dans les circonstances normales. Ils doivent être disposés de telle sorte qu'en cas de remplissage d'un compartiment, on puisse mettre en marche la pompe de secours sur un compartiment quelconque. S'il n'y a qu'un réseau de tuyaux commun à toutes les pompes, les vannes et robinets qu'il est nécessaire de manœuvrer pour régler les aspirations de cale doivent pouvoir être commandées d'un point au-dessus du pont de cloisonnement. Si, en plus du réseau normal de tuyautage de cale il y a un réseau de secours, il doit être indépendant du réseau principal et disposé de telle sorte que la pompe de secours puisse aspirer dans un compartiment quelconque en cas d'envahissement d'un compartiment.

Navires à moteurs.

(13) Le système de pompage à la cale des navires à moteurs doit, autant que cela est pratiquement possible, et à l'exception de ce qui est relatif aux pompes de circulation, être équivalent à celui que serait exigé pour un navire à vapeur de même dimension.

RÈGLE XX

Marche arrière

La puissance de marche arrière doit être suffisante pour assurer au navire des aptitudes de manœuvre convenables en toutes circonstances.

REGULATION XXI

Auxiliary Steering Apparatus

Ships shall be provided with an auxiliary steering apparatus which, however, may be of less power than the main apparatus, and need not be worked by steam or other mechanical power, provided adequate arrangements for manual operation are practicable. A duplicate main steering power plant shall be considered as an auxiliary steering apparatus within the meaning of this Regulation.

REGULATION XXII

Initial and Subsequent Surveys of Ships

(1) Every new or existing ship shall be subjected to the surveys specified below:—

- (a) A survey before the ship is put in service.
- (b) A periodical survey once every twelve months.
- (c) Additional surveys, as occasion arises.

(2) The surveys referred to above shall be carried out as follows:—

- (a) *The survey before the ship is put in service* shall include a complete inspection of the hull, machinery and equipments, including the outside of the ship's bottom and the inside and outside of the boilers. This survey shall be such as to ensure that the arrangements, material, and scantlings of the hull, boilers, and their appurtenances, main and auxiliary machinery, life-saving appliances, and other equipments, fully comply with the requirements of the present Convention and of the detailed regulations promulgated as a result thereof by the Government of the country to which the ship belongs for ships of the service for which it is intended. The survey shall also be such as to ensure that the workmanship of all parts of the ship and its equipments is in all respects satisfactory.
- (b) *The periodical survey* shall include an inspection of the whole of the hull, boilers, machinery, and equipments, including the outside of the ship's bottom. The survey shall be such as to ensure that the ship, as regards the hull, boilers, and their appurtenances, main and auxiliary machinery, life-saving appliances, and other equipments, is in satisfactory condition and fit for the service for which it is intended, and that it complies with the requirements of the present Convention, and of the detailed regulations promulgated as a result thereof by the Government of the country to which the ship belongs.
- (c) *A survey, either general or partial*, according to the circumstances, shall be made every time an accident occurs or a defect is discovered which affects the safety of the ship or the efficiency or completeness of its life-saving appliances or other equipments, or whenever any important repairs or renewals are made. The survey shall be such as to ensure that the necessary repairs or renewals have been effectively made, that the material and workmanship of such repairs or renewals are in all respects satisfactory, and that the ship complies in all respects with the

RÈGLE XXI

Appareil à gouverner auxiliaire

Les navires doivent être munis d'un appareil à gouverner auxiliaire, qui peut être d'une puissance inférieure à celle de l'appareil principal; il n'est pas exigé que cet appareil auxiliaire soit actionné par la vapeur ou toute autre source d'énergie, pourvu que des dispositifs appropriés pour une commande à la main soient réalisables. Un moteur identique au moteur de la machine à gouverner principale sera considéré comme un appareil à gouverner auxiliaire dans le sens de la présente Règle.

RÈGLE XXII

Inspections initiales et subséquentes de Navires

(1) Tout navire neuf ou existant doit être soumis aux inspections spécifiées ci-après:

- (a) une inspection préalable à la mise en service;
- (b) une inspection périodique tous les douze mois;
- (c) des inspections supplémentaires occasionnelles.

(2) Les inspections visées dans l'Article précédent doivent s'effectuer dans les conditions suivantes:

- (a) *L'inspection préalable à la mise en service* comporte un examen complet de la coque, des appareils mécaniques et de l'armement, notamment une visite à sec de la carène ainsi qu'une visite extérieure et intérieure des chaudières. Cette inspection doit permettre de se rendre compte que le navire répond complètement, au point de vue des dispositions générales, des matériaux et échantillons de la coque, des chaudières et de leurs accessoires, des machines principales et auxiliaires, des engins de sauvetage et de l'armement, aux prescriptions de la présente Convention ainsi qu'à celles des règlements de détail édictés pour l'application par le Gouvernement de l'Etat dont il dépend, pour les navires affectés au service auquel le navire est destiné. L'inspection doit également permettre de se rendre compte que le navire et son armement sont d'une exécution satisfaisante à tous égards.
- (b) *L'inspection périodique* comporte un examen d'ensemble de la coque, des chaudières, de la machinerie et de l'armement, notamment une visite à sec de la carène. Cette inspection doit permettre de se rendre compte que le navire est, au point de vue de la coupe, des chaudières et accessoires, des machines principales et auxiliaires ainsi que des engins de sauvetage et de l'armement, dans un état satisfaisant et approprié au service auquel il est destiné, et qu'il répond, en outre, aux prescriptions de la présente Convention et à celles des règlements de détail édictés pour l'application par le Gouvernement de l'Etat dont relève le navire.
- (c) *Une inspection générale ou partielle*, suivant le cas, doit être faite chaque fois qu'il se produit un accident ou qu'il se révèle un défaut affectant soit la sécurité du navire, soit l'intégrité ou l'efficacité des engins de sauvetage ou des autres appareils. Il en est de même chaque fois que le navire a subi une réparation ou que des parties importantes en ont été renouvelées. L'inspection doit permettre de se rendre compte que les réparations nécessaires ou les renouvellements ont été effectués dans de bonnes conditions, que les matériaux utilisés, ainsi que les procédés d'exécution employés, donnent toute satisfaction, et que le navire

provisions of the present Convention and of the detailed regulations promulgated as a result thereof by the Government of the country to which the ship belongs.

(3) The detailed regulations referred to in sub-paragraph (2) shall prescribe the requirements to be observed as to the initial and subsequent hydraulic tests to which the main and auxiliary boilers, connections, steam-pipes, high-pressure receivers, and fuel tank for oil motors are to be submitted, including the test pressure to be applied, and the intervals between two consecutive tests.

Main and auxiliary boilers, connections, tanks and receivers, also steam-piping of more than 3 inches (76 millimetres) internal diameter shall be satisfactorily tested by hydraulic pressure when new. Steam pipes of more than 3 inches (76 millimetres) internal diameter shall be tested by hydraulic pressure periodically.

REGULATION XXIII

Maintenance of Conditions after Survey

After the survey of the ship as provided in Regulation XXII has been completed no change shall be made in the structural arrangements, machinery, equipments, etc., covered by the survey, without the sanction of the Administration.

LIFE SAVING APPLIANCES, ETC.

REGULATION XXIV

Standard Types of Boats

The standard types of boats are classified as follows:—

Class I.—Open boats with rigid sides having either (a) internal buoyancy only, or (b) internal and external buoyancy.

Class II.—(a) Open boats with internal and external buoyancy—upper parts of sides collapsible, and (b) decked boats with either fixed or collapsible watertight bulwarks.

No boat may be approved the buoyancy of which depends upon the previous adjustment of one of the principal parts of the hull, or which has not a cubic capacity of at least 3·5 cubic metres (equivalent to 125 cubic feet).

No boat may be approved the weight of which when fully laden with persons and equipment exceeds 20,300 kilogrammes (equivalent to 20 tons).

REGULATION XXV

Lifeboats of Class I

Lifeboats of Class I must have a mean sheer at least equal to four per cent of their length.

The air cases of lifeboats of Class I shall be so placed as to secure stability when fully laden under adverse weather conditions.

In boats certified to carry 100 or more persons the volume of the buoyancy shall be increased to the satisfaction of the Administration.

répond à tous égards aux prescriptions de la présente Convention et à celles des règlements de détail édictées pour l'application par le Gouvernement dont relève le navire.

(3) Les règlements de détail, visés au paragraphe (2) ci-dessus, fixent les règles à observer pour les essais hydrostatiques avant et après la mise en service applicables aux chaudières principales et auxiliaires, à leurs accessoires, aux tuyautages de vapeur, réservoirs à haute pression, réservoirs à combustible liquide pour moteurs à combustion interne. Ils doivent indiquer les pressions d'épreuve et l'intervalle entre deux essais consécutifs.

Les chaudières principales et auxiliaires, leurs accessoires, les réservoirs divers et les tuyautages de vapeur de plus de 76 millimètres (3 pouces) de diamètre intérieur doivent subir avec succès une épreuve hydraulique avant leur mise en service. Les tuyaux de vapeur de plus de 76 millimètres (3 pouces) de diamètre intérieur, subiront des épreuves hydrauliques périodiques.

RÈGLE XXIII

Prescriptions concernant les Modifications faites au Navire dans l'intervalle des Visites

Après achèvement de l'inspection du navire prévue à la Règle XXII, aucune modification ne devra être apportée sans l'autorisation de l'Administration aux dispositions de la coque, de l'appareil moteur, de l'armement, &c., soumis à la surveillance.

ENGINS DE SAUVETAGE, &c.

RÈGLE XXIV

Types réglementaires d'Embarcations

Les types réglementaires d'embarcations sont classés comme suit:

Classe I—Embarcations ouvertes, à bordé rigide avec (a) flotteurs intérieurs seulement, (b) flotteurs intérieurs et extérieurs.

Classe II—(a) Embarcations ouvertes, avec flotteurs intérieurs et extérieurs avec la partie supérieure du bordé repliable; (b) embarcations pontées, avec fargues étanches fixes ou repliables.

Une embarcation ne peut être admise si sa flottabilité dépend de l'ajustement préalable d'une des principales parties de la coque, ou si sa capacité cubique est inférieure à 3 mc. 500 (125 pieds cubes).

Une embarcation ne peut être admise si son poids, en pleine charge avec les personnes qu'elle peut recevoir et son armement dépasse 20,300 kilogr. (20 tonnes anglaises).

RÈGLE XXV

Embarcations de Sauvetage de la Classe I

Les embarcations de sauvetage de la Classe I doivent avoir une tonture moyenne au moins égale à quatre pour cent de leur longueur.

Les caissons à air des embarcations de sauvetage de la Classe I doivent être disposés de manière à assurer la stabilité de l'embarcation complètement chargée dans des circonstances de temps défavorables.

Dans les embarcations admises à porter 100 personnes ou plus, le volume des flotteurs doit être augmenté à la satisfaction de l'Administration.

Lifeboats of Class I must also satisfy the following conditions:—

(a) *Lifeboats with Internal Buoyancy only*

The buoyancy of a wooden boat of this type shall be provided by watertight air-cases, the total volume of which shall be at least equal to one-tenth of the cubic capacity of the boat.

The buoyancy of a metal boat of this type shall not be less than that required above for a wooden boat of the same cubic capacity, the volume of watertight air-cases being increased accordingly.

(b) *Lifeboats with Internal and External Buoyancy*

The internal buoyancy of a wooden boat of this type shall be provided by watertight air-cases, the total volume of which is at least equal to seven and a half per cent of the cubic capacity of the boat.

The external buoyancy may be of cork or of any other equally efficient material, but such buoyancy shall not be obtained by the use of rushes, cork shavings, loose granulated cork or any other loose granulated substance, or by any means dependent upon inflation by air.

If the buoyancy is of cork, its volume, for a wooden boat, shall not be less than thirty-three thousands of the cubic capacity of the boat; if of any material other than cork, its volume and distribution shall be such that the buoyancy and stability of the boat are not less than that of a similar boat provided with buoyancy of cork.

The buoyancy of a metal boat shall be not less than that required above for a wooden boat of the same cubic capacity, the volume of the watertight air-cases and that of the external buoyancy being increased accordingly.

REGULATION XXVI

Boats of Class II

Boats of Class II must satisfy the following conditions:—

(a) *Open Boats with Internal and External Buoyancy—Upper Part of Sides collapsible*

A boat of this type shall be fitted both with watertight air-cases and with external buoyancy the aggregate volume of which, for each person which the boat is able to accommodate, shall be at least equal to the following amounts:—

	Cubic. Decimetres.	Cubic. Feet.
Air-cases	43	1.5
External buoyancy (if of cork)	6	0.2

The external buoyancy may be of cork or of any other equally efficient material, but such buoyancy shall not be obtained by the use of rushes, cork shavings, loose granulated cork, or any other loose granulated substance, or by any means dependent upon inflation by air.

If of any material other than cork, its volume and distribution shall be such that the buoyancy and stability of the boat are not less than that of a similar boat provided with buoyancy of cork.

A metal boat of this type shall be provided with internal and external buoyancy to ensure that the buoyancy of the boat shall be at least equal to that of a wooden boat.

Les embarcations de sauvetage de la Classe I doivent aussi satisfaire aux conditions suivantes:

(a) *Embarcations de Sauvetage avec Flotteurs intérieurs seulement*

La flottabilité d'une embarcation en bois de ce type doit être assurée par des caissons à air étanches ayant un volume total au moins égal au dixième de la capacité cubique de l'embarcation.

La flottabilité d'une embarcation métallique de ce type ne doit pas être inférieure à celle qui est exigée ci-dessus pour l'embarcation en bois de même capacité cubique; le volume des caissons à air étanches doit être augmenté en conséquence.

(b) *Embarcations de Sauvetage avec Flotteurs intérieurs et extérieurs*

La flottabilité intérieure d'une embarcation en bois de ce type doit être assurée par des caissons à air étanches ayant un volume total au moins égal à sept et demi pour cent de la capacité cubique de l'embarcation.

Les flotteurs extérieurs peuvent être constitués par du liège ou par toute autre matière au moins équivalente. Ne sont pas admis les flotteurs dont le remplissage est constitué par du jonc, du liège en copeaux ou en grains, ou par toute autre substance à l'état de déchets et sans cohésion propre, non plus que les flotteurs nécessitant une insufflation d'air.

Lorsque les flotteurs sont en liège, leur volume, pour une embarcation en bois, ne doit pas être inférieur aux trente-trois millièmes de la capacité cubique de l'embarcation; s'ils sont en une autre matière que le liège, leur volume et leur installation doivent être tels que la flottabilité et la stabilité de l'embarcation ne soient pas inférieures à celles d'une embarcation similaire pourvue de flotteurs en liège.

La flottabilité d'une embarcation métallique ne doit pas être inférieure à celle qui est exigée ci-dessus pour une embarcation en bois de même capacité cubique; le volume des caissons et celui des flotteurs extérieurs doivent être augmentés en conséquence.

RÈGLE XXVI

Embarcations de la Classe II

Les embarcations de la Classe II doivent satisfaire aux conditions suivantes:

(a) *Embarcations ouvertes ayant la partie supérieure du bordé repliable, avec des flotteurs intérieurs et extérieurs*

Une embarcation de ce type doit comporter à la fois des caissons à air étanches et des flotteurs extérieurs. Leur volume total, pour chacune des personnes que l'embarcation est apte à recevoir, doit avoir au moins les valeurs suivantes:

	Décimètres cubes.	Pieds cubes anglais.
Caissons étanches.. .. .	43	1,5
Flotteurs extérieurs (s'ils sont en liège).. .. .	6	0,2

Les flotteurs extérieurs peuvent être constitués par du liège ou par toute autre matière au moins équivalente. Ne sont pas admis les flotteurs dont le remplissage est constitué par du jonc, du liège en copeaux ou en grains, ou par toute autre substance à l'état de déchets et sans cohésion propre, non plus que les flotteurs nécessitant une insufflation d'air.

Lorsque les flotteurs ne sont pas en liège, leur volume et leur installation doivent être tels que la flottabilité et la stabilité de l'embarcation ne soient pas inférieures à celles d'une embarcation similaire pourvue de flotteurs en liège.

Une embarcation métallique de ce type doit être munie de flotteurs intérieurs et extérieurs qui lui assurent une flottabilité au moins égale à celle d'une embarcation en bois.

The minimum freeboard of boats of this type shall be fixed in relation to their length; and it shall be measured vertically to the top of the solid hull at the side amidships, from the water-level, when the boat is loaded.

The freeboard in fresh water shall not be less than the following amounts:—

Length of Lifeboat		Minimum Freeboard	
Metres	Equivalent in Feet to—	Millimetres	Equivalent in Inches to—
7·90	26	200	8
8·50	28	225	9
9·15	30	250	10

The freeboard of boats of intermediate length is to be found by interpolation.

The collapsible sides must be watertight.

(b) *Decked Boats with either Fixed or Collapsible Watertight Bulwarks*

(i) *Decked Boats having a Well Deck.*—The area of the well deck of a boat of this type shall be at least 30 per cent of the total deck area. The height of the well deck above the water-line at all points shall be at least equal to one-half per cent of the length of the boat, this height being increased to one-and-a-half per cent of the length of the boat at the ends of the well.

The freeboard of a boat of this type shall be such as to provide for a reserve buoyancy of at least 35 per cent.

(ii) *Decked Boats having a Flush Deck.*—The minimum freeboard of boats of this type is independent of their lengths and depends only upon their depths. The depth of the boat is to be measured vertically from the underside of the garboard strake to the top of the deck at the side amidships and the freeboard is to be measured from the top of the deck at the side amidships to the water-level when the boat is loaded.

The freeboard in fresh water shall not be less than the following amounts, which are applicable without correction to boats having a mean sheer equal to three per cent of their length:—

Depth of Lifeboat		Minimum Freeboard	
Millimetres	Equivalent in Inches to—	Millimetres	Equivalent in Inches to—
310	12	70	2 $\frac{3}{4}$
460	18	95	3 $\frac{3}{4}$
610	24	130	5 $\frac{1}{2}$
760	30	165	6 $\frac{1}{2}$

For intermediate depths the freeboard is obtained by interpolation.

If the sheer is less than the standard sheer defined above, the minimum freeboard is obtained by adding to the figures in the table one-seventh of the difference between the standard sheer and the actual mean sheer measured at the stem and stern post; no deduction is to be made from the freeboard on account of the sheer being greater than the standard sheer or on account of the camber of the deck.

(iii) All decked lifeboats shall be fitted with efficient means for clearing the deck of water.

Le franc-bord minimum des embarcations de ce type doit être fixé suivant leur longueur; il se mesure à mi-longueur de l'embarcation, et verticalement sur les flancs, depuis le sommet de la partie fixe de ceux-ci jusqu'à la flottaison en charge.

Le franc-bord en eau douce ne doit pas être inférieur aux valeurs ci-après:

Longueur de l'embarcation de sauvetage		Franc-bord minimum	
Mètres	Pieds anglais	Millimètres	Pouces anglais
7,90	26	200	8
8,50	28	225	9
9,15	30	250	10

Le franc-bord des embarcations de longueur intermédiaire s'obtient par interpolation.

Les fargues repliables doivent être étanches.

(b) *Embarcations pontées avec Fargues étanches fixes ou repliables*

(i) *Embarcations pontées avec pont surélevé en abord.*—La partie non surélevée du pont d'une embarcation de ce type doit présenter une surface non inférieure à 30 pour cent de la surface totale du pont. Cette partie non surélevée doit être, au-dessus de la flottaison en charge, d'une hauteur au moins égale en tous points à un demi pour cent de la longueur de l'embarcation; cette limite est portée à un et demi pour cent aux extrémités de cette partie.

Le franc-bord d'une embarcation de ce type doit être tel qu'il lui assure une réserve de flottabilité au moins égale à 35 pour cent.

(ii) *Embarcations pontées à pont non surélevé.*—Le franc-bord minimum des embarcations de ce type est indépendant de leur longueur et est uniquement fixé d'après leur creux. Les mesures sont prises à mi-longueur de l'embarcation et verticalement, depuis le sommet du pont en abord jusqu'au-dessous du galbord pour le creux et jusqu'à la flottaison en charge pour le franc-bord.

Le franc-bord en eau douce ne doit pas être inférieur aux valeurs ci-après, qui sont applicables sans correction aux embarcations dont la tonture moyenne est égale aux trois centièmes de leur longueur:

Creux de l'embarcation de sauvetage		Franc-bord minimum	
Millimètres	Pouces anglais	Millimètres	Pouces anglais
310	12	70	2 $\frac{3}{4}$
460	18	95	3 $\frac{3}{4}$
610	24	130	5 $\frac{1}{4}$
760	30	165	6 $\frac{1}{2}$

Le franc-bord des embarcations de creux intermédiaire s'obtient par interpolation.

Si la tonture est moindre que la tonture normale définie précédemment, le franc-bord minimum s'obtient en ajoutant aux nombres du tableau la septième partie de la différence entre la tonture normale et la moyenne des tontures réelles à l'étrave et à l'étambot; aucune réduction du franc-bord n'est accordée pour une tonture supérieure à la tonture normale ni pour le bouge du pont.

(iii) Toutes les embarcations de sauvetage pontées doivent être pourvues de dispositifs efficaces pour assurer l'évacuation de l'eau du pont.

REGULATION XXVII

Motor Boats

A motor boat carried as part of the lifesaving appliances of a vessel, whether required by Regulation XXXVI (2) or not, shall comply with the following conditions:—

- (a) It shall comply with the requirements for a lifeboat of Class I, and proper appliances shall be provided for putting it into the water speedily.
- (b) It shall be adequately provided with fuel, and kept so as to be at all times ready for use.
- (c) The motor and its accessories shall be suitably enclosed to ensure operation under adverse weather conditions, and provision shall be made for going astern.
- (d) The speed shall be at least six knots when fully loaded in smooth water.

The volume of the internal buoyancy and, where fitted, the external buoyancy shall be increased in sufficient proportion to compensate for the difference between the weight of the motor, the searchlight, and the wireless telegraph installation and their accessories, and the weight of the additional persons which the boat could accommodate if the motor, the searchlight and the wireless telegraph installation and their accessories were removed.

REGULATION XXVIII

Life Rafts

No type of life raft may be approved unless it satisfies the following conditions:—

- (a) It shall be of approved material and construction;
- (b) It shall be effective and stable when floating either way up;
- (c) It shall be fitted with fixed or collapsible bulwarks of wood, canvas or other suitable material on both sides;
- (d) It shall have a line securely becketed round the outside;
- (e) It shall be of such strength that it can be launched or thrown from the vessel's deck without being damaged, and if to be thrown it shall be of such size and weight that it can be easily handled;
- (f) It shall have not less than 85 cubic decimetres (equivalent to three cubic feet) of air-cases or equivalent buoyancy for each person to be carried thereon;
- (g) It shall have a deck area of not less than 3,720 square centimetres (equivalent to four square feet) for each person to be carried thereon, and it shall effectively support the occupants out of the water;
- (h) The air-cases or equivalent buoyancy shall be placed as near as possible to the sides of the life raft, and such buoyancy shall not be by any means dependent on inflation by air.

REGULATION XXIX

Buoyant Apparatus

Buoyant apparatus, whether buoyant deck seats, buoyant deck chairs or other buoyant apparatus, shall be deemed sufficient, so far as buoyancy is concerned, for a person or number of persons to be ascertained by dividing the num-

RÈGLE XXVII

Embarcations à moteur

Pour qu'une embarcation à moteur puisse être admise comme faisant partie des engins de sauvetage d'un navire, que ce soit à titre obligatoire en vertu de la Règle XXXVI, (2) ou non, elle doit remplir les conditions ci-après:

- (a) Elle doit satisfaire aux prescriptions formulées pour une embarcation de sauvetage de la Classe I et des dispositifs convenables doivent être prévus pour la mettre à l'eau rapidement.
- (b) Elle doit contenir un approvisionnement suffisant de combustible et être tenue constamment en état de marche.
- (c) Le moteur et ses accessoires doivent être enfermés convenablement pour en assurer le fonctionnement dans des conditions de temps défavorables, et on devra pouvoir faire marche arrière dans les mêmes conditions.
- (d) La vitesse doit être d'au moins six nœuds en pleine charge et en eau calme.

Le volume des flotteurs intérieurs et, le cas échéant, des flotteurs extérieurs, doit être augmenté dans une mesure convenable pour tenir compte de la différence entre le poids du moteur, du projecteur, de l'installation radiotélégraphique et de leurs accessoires et le poids des personnes supplémentaires que l'embarcation pourrait recevoir si le volume occupé par le moteur, le projecteur, l'installation radiotélégraphique et leurs accessoires était rendu disponible.

RÈGLE XXVIII

Radeaux de Sauvetage

Un type de radeau de sauvetage ne peut être approuvé s'il ne satisfait aux conditions suivantes:

- (a) Il doit être de matière et de construction approuvées.
- (b) Il doit être utilisable et stable, quelle que soit la face sur laquelle il flotte.
- (c) Il doit être pourvu sur les deux faces de fargues fixes ou repliables en bois, en toile ou en toute autre matière convenable.
- (d) Il doit avoir une filière en guirlande solidement attachée tout autour des parois extérieures.
- (e) Il doit avoir résistance suffisante pour pouvoir être lancé ou jeté sans avaries du pont du navire et, s'il est disposé pour être jeté, il doit être de dimensions et de poids tels qu'on puisse le manœuvrer facilement.
- (f) Il ne doit pas avoir moins de 85 décimètres cubes (trois pieds cubes) de caissons à air ou de flotteurs équivalents, pour chaque personne qu'il peut porter.
- (g) Il doit avoir une surface de pont d'au moins 3,720 centimètres carrés (quatre pieds carrés) pour chaque personne qu'il peut porter et les personnes qu'il porte doivent être effectivement hors de l'eau.
- (h) Les caissons à air ou les flotteurs équivalents doivent être disposés le plus possible en abord; aucun flotteur ne peut d'ailleurs être admis qui nécessiterait une insufflation d'air.

RÈGLE XXIX

Engins flottants

Un engin flottant, que ce soit un banc de pont flottant, une chaise de pont flottante ou tout autre engin flottant, doit être considéré, pour ce qui concerne la flottabilité, comme correspondant au nombre de personnes obtenu en divisant

ber of kilogrammes of iron which it is capable of supporting in fresh water by 14·5 (equivalent to the number of pounds divided by 32), and if the apparatus depends for its buoyancy on air it shall not require to be inflated before use in an emergency.

The number of persons for whom the apparatus is deemed suitable shall be determined by the least of the numbers ascertained either as above or by the number of 30·5 centimetres (equivalent to one foot) in the perimeter.

Such approved buoyant apparatus shall comply with the following conditions:—

1. It shall be constructed with proper workmanship and materials.
2. It shall be effective and stable when floating either way up.
3. It shall be of such size, strength and weight that it can be handled without mechanical appliances and, if necessary, thrown without damage from the vessel's deck on which it is stowed.
4. The air-cases or equivalent buoyancy shall be placed as near as possible to the sides of the apparatus.
5. It shall have a line securely becketed round the outside of the apparatus.

REGULATION XXX

Cubic Capacity of Lifeboats of Class I

1. The cubic capacity of a lifeboat of Class I shall be determined by Stirling's (Simpson's) Rule or by any other method giving the same degree of accuracy. The capacity of a square-sterned boat shall be calculated as if the boat had a pointed stern.

2. For example, the capacity in cubic metres (or cubic feet) of a boat, calculated by the aid of Stirling's Rule, may be considered as given by the following formula:—

$$\text{Capacity} = \frac{l}{12} (4A + 2B + 4C)$$

l being the length of the boat in metres (or feet) from the inside of the planking or plating at the stem to the corresponding point at the stern post; in the case of a boat with a square stern, the length is measured to the inside of the transom.

A, B, C denote respectively the areas of the cross-sections at the quarter length forward, amidships, and the quarter length aft, which correspond to the three points obtained by dividing l into four equal parts (the areas corresponding to the two ends of the boat are considered negligible).

The areas A, B, C shall be deemed to be given in square metres (or square feet) by the successive application of the following formula to each of the three cross-sections:—

$$\text{Area} = \frac{h}{12} (a + 4b + 2c + 4d + e)$$

h being the depth measured in metres (or in feet) inside the planking or plating from the keel to the level of the gunwale, or, in certain cases, to a lower level, as determined hereafter.

le nombre de kilogrammes de fer qu'il peut supporter en eau douce par 14,5 (équivalant au poids en livres divisé par 32). Si l'air est employé pour obtenir la flottabilité de l'appareil, il ne doit pas être nécessaire de procéder à une insufflation avant d'utiliser cet engin en cas d'urgence.

Le nombre de personnes pour lequel l'engin est considéré comme utilisable est le plus petit des deux nombres obtenus soit par la flottabilité comme il est dit ci-dessus, soit en divisant le périmètre, exprimé en centimètres par 30,5 (1 pied).

Chacun des engins flottants approuvés doit réaliser les conditions suivantes:—

1. Il doit être de matière et de construction approuvées;
2. Il doit être utilisable et stable, quelle que soit la face sur laquelle il flotte;
3. Il doit avoir des dimensions, une résistance et un poids tels qu'il puisse être manœuvré sans l'aide d'appareils mécaniques et, si cela est nécessaire, jeté à la mer sans avarie, depuis le pont du navire où il est placé;
4. Les caissons à air ou les flotteurs équivalents doivent être placés aussi près que possible des côtés de l'engin;
5. Il doit avoir une filière en guirlande solidement attachée tout autour des parois extérieures.

RÈGLE XXX

Capacité cubique des Embarcations de Sauvetage de la Classe I

1. La capacité cubique d'une embarcation de sauvetage de la Classe I doit être déterminée par la règle de Simpson (Stirling), ou par toute autre méthode donnant une précision du même ordre. La capacité d'une embarcation à arrière carré doit être calculée comme si l'embarcation était à arrière pointu.

2. A titre d'indication, la capacité, en mètres (ou pieds anglais) cubes, d'une embarcation, calculée à l'aide de la Règle de Simpson, peut être considérée comme donnée par la formule:

$$\text{Capacité} = \frac{l}{12} \times (4A + 2B + 4C)$$

l désigne la longueur de l'embarcation mesurée en mètres (ou pieds anglais) à l'intérieur du bordé en bois ou tôle, de l'étrave à l'étambot; dans le cas d'une embarcation à arrière carré, la longueur doit être mesurée jusqu'à la face intérieure du tableau.

A, B, C désignent respectivement les aires des sections transversales, milieu avant, milieu et milieu arrière, qui correspondent aux trois points obtenus en divisant 1 en 4 parties égales. (Les aires correspondant aux deux extrémités de l'embarcation sont considérées comme négligeables.)

Les aires A, B, C doivent être considérées comme données en mètres (ou en pieds anglais) carrés par l'application successive, à chacune des trois sections transversales, de la formule suivante:

$$\text{Aire} = \frac{h}{12} \times (a + 4b + 2c + 4d + e)$$

h désigne le creux mesuré en mètres (ou en pieds anglais), à l'intérieur du bordé en bois ou tôle, depuis la quille jusqu'au niveau du plat-bord, ou, le cas échéant, jusqu'à un niveau inférieur déterminé comme il est dit ci-après.

a, b, c, d, e denote the horizontal breadths of the boat measured in metres (or in feet) at the upper and lower points of the depth and at the three points obtained by dividing h into four equal parts (a and e being the breadths at the extreme points, and c at the middle point, of h).

3. If the sheer of the gunwale, measured at the two points situated at a quarter of the length of the boat from the ends, exceeds 1 per cent of the length of the boat, the depth employed in calculating the area of the cross-sections A or C shall be deemed to be the depth amidships plus 1 per cent of the length of the boat.

4. If the depth of the boat amidships exceeds 45 per cent of the breadth, the depth employed in calculating the area of the midship cross-section B shall be deemed to be equal to 45 per cent of the breadth, and the depth employed in calculating the areas of the quarter length sections A and C is obtained by increasing this last figure by an amount equal to 1 per cent of the length of the boat, provided that in no case shall the depth employed in the calculation exceed the actual depths at these points.

5. If the depth of the boat is greater than 122 centimetres (equivalent to 4 feet) the number of persons given by the application of this rule shall be reduced in proportion to the ratio of 122 centimetres to the actual depth, until the boat has been satisfactorily tested afloat with that number of persons on board, all wearing life-jackets.

6. Each Administration shall impose, by suitable formulæ, a limit for the number of persons allowed in boats with very fine ends and in boats very full in form.

7. Each Administration reserves the right to assign to a boat a capacity equal to the product of the length, the breadth and the depth multiplied by 0.6 if it is evident that this formula does not give a greater capacity than that obtained by the above method. The dimensions shall then be measured in the following manner:—

Length.—From the intersection of the outside of the planking with the stem to the corresponding point at the stern post or, in the case of a square sterned boat, to the after side of the transom.

Breadth.—From the outside of the planking at the point where the breadth of the boat is greatest.

Depth.—Amidships inside the planking from the keel to the level of the gunwale, but the depth used in calculating the cubic capacity may not in any case exceed 45 per cent of the breadth.

In all cases the shipowner has the right to require that the cubic capacity of the boat shall be determined by exact measurement.

8. The cubic capacity of a motor boat is obtained from the gross capacity by deducting a volume equal to that occupied by the motor and its accessories, and, when carried, the wireless telegraphy installation and the searchlight with their accessories.

REGULATION XXXI

Deck Area of Boats of Class II

1. The area of the deck of a decked boat shall be determined by the method indicated below or by any other method giving the same degree of accuracy. The same rule is to be applied in determining the area within the fixed bulwarks of a boat of Class II (a).

a, b, c, d, e désignent les largeurs horizontales de l'embarcation mesurées en mètres (ou en pieds anglais) aux deux points extrêmes du creux ainsi qu'aux trois points obtenus en divisant h en quatre parties égales (a et e correspondent aux deux points extrêmes et c au milieu de h).

3. Si la tonture du plat-bord, mesurée en deux points situés au quart de la longueur à partir des extrémités, dépasse un centième de la longueur de l'embarcation, le creux à employer pour le calcul de la section transversale correspondante A ou C doit être pris au plus égal au creux au milieu, augmenté du centième de la longueur de l'embarcation.

4. Si le creux de l'embarcation au milieu dépasse les 45 centièmes de la largeur, le creux à employer pour le calcul de la section transversale milieu B doit être pris égal aux 45 centièmes de la largeur et les creux à employer pour le calcul des sections transversales A et C situées aux quarts avant et arrière s'en déduisent en augmentant le creux employé pour le calcul de la section B d'un centième de la longueur de l'embarcation, sans pouvoir dépasser toutefois les creux réels en ces points.

5. Si le creux de l'embarcation est supérieur à 122 centimètres (4 pieds), le nombre de personnes que l'application des règles conduit à admettre doit être réduit dans la proportion de cette limite ou creux réel, jusqu'à ce qu'une expérience à flot avec à bord ledit nombre de personnes, toutes munies de leurs brassières de sauvetage, ait permis d'arrêter définitivement ce nombre.

6. Chaque Administration doit fixer par des formules convenables une limitation du nombre des personnes dans les embarcations à extrémités très fines et dans celles qui présentent des formes très pleines.

7. Chaque Administration conserve le droit d'attribuer à une embarcation une capacité égale au produit par 0,6 des trois dimensions, s'il est reconnu que ce mode de calcul ne donne pas un résultat approché par excès; les dimensions s'entendent alors mesurées dans les conditions suivantes:

Longueur: hors bordé, entre intersections de celui-ci avec l'étrave et l'étambot; dans le cas d'une embarcation à arrière carré, jusqu'à la face extérieure du tableau;

Largeur: hors bordé, au fort de la section milieu;

Creux: au milieu, à l'intérieur du bordé, depuis la quille jusqu'au niveau du plat-bord. Mais le creux à faire intervenir dans le calcul de la capacité cubique ne peut, en aucun cas, dépasser les 45 centièmes de la largeur.

Dans tous les cas, l'armateur est en droit d'exiger que le cubage de l'embarcation soit effectué exactement.

8. La capacité cubique d'une embarcation à moteur se déduit de la capacité brute en retranchant de celle-ci un volume égal à celui qui est occupé par le moteur et ses accessoires, et, le cas échéant, par l'installation radiotélégraphique et le projecteur avec leurs accessoires.

RÈGLE XXXI

Surface des Embarcations de la Classe II

1. La surface du pont d'une embarcation pontée doit être déterminée comme il est dit ci-après, ou par toute autre méthode donnant une précision du même ordre; la même règle est applicable à la détermination de la surface comprise à l'intérieur du bordé rigide d'une embarcation de la Classe II (a).

2. For example, the surface in square metres (or square feet) of a boat may be deemed to be given by the following formula:—

$$\text{Area} = \frac{l}{12} (2a + 1.5b + 4c + 1.5d + 2e)$$

l being the length in metres (or in feet) from the intersection of the outside of the planking with the stem to the corresponding point at the stern post.

a, b, c, d, e denote the horizontal breadth in metres (or in feet) outside the planking at the points obtained by dividing l into four equal parts and subdividing the foremost and aftermost parts into two equal parts (a and e being the breadths at the extreme sub-divisions, c at the middle point of the length, and b and d at the intermediate points).

REGULATION XXXII

Marking of Boats, Life Rafts and Buoyant Apparatus

The dimensions of the boat and the number of persons which it is authorized to carry, shall be marked on it in clear permanent characters. These marks shall be specifically approved by the officers appointed to inspect the ship.

Life rafts and buoyant apparatus shall be marked with the number of persons in the same manner.

REGULATION XXXIII

Carrying Capacity of Boats

1. The number of persons which a boat of one of the standard types can accommodate is equal to the greatest whole number obtained by dividing the capacity in cubic metres (or cubic feet), or the surface in square metres (or square feet), of the boat by the standard unit of capacity, or unit of surface (according to circumstances), defined below for each type.

2. The standard units of capacity and surface for determining the number of persons are as follows:—

Unit of Capacity	Cubic Metres	Equivalent In Cubic Feet
Open boats, Class I (<i>a</i>)	0.283	10
Open boats, Class I (<i>b</i>)	0.255	9
Unit of Surface	Square Metres	Equivalent in Square Feet
Class II	0.325	3½

3. The Administration may accept, in place of 0.325 or 3½, as the case may be, a smaller divisor, if it is satisfied after trial that the number of persons for whom there is seating accommodation in the decked boat in question is greater than the number obtained by applying the above divisor, provided always that the divisor adopted in place of 0.325 or 3½, as the case may be, may never be less than 0.280 or 3, as the case may be.

The Administration which accepts a lower divisor in this way shall communicate to the other Administrations particulars of the trial and drawings of the decked boat in question.

2. A titre d'indication, la surface, en mètres (ou en pieds anglais) carrés d'une embarcation peut être considérée comme donnée par la formule:

$$\text{Surface} = \frac{l}{12} \times (2a + 1,5b + 4c + 1,5d + 2e)$$

l désigne la longueur, mesurée en mètres (ou en pieds anglais) hors bordé entre intersections de celui-ci avec l'étrave et l'étambot.

a, b, c, d, e désignent les largeurs horizontales, mesurées en mètres (ou en pieds anglais), hors bordé aux points obtenus en divisant l en quatre parties égales et en marquant les milieux des quarts extrêmes (a et e correspondent aux subdivisions extrêmes, c au milieu de la longueur, b et d aux points intermédiaires).

RÈGLE XXXII

Inscriptions sur les Embarcations, les Radeaux de Sauvetage et les Engins Flottants

Les dimensions de l'embarcation, ainsi que le nombre de personnes qu'elle est reconnue apte à recevoir, doivent être inscrits sur l'embarcation en caractères indélébiles et faciles à lire. Ces inscriptions doivent être spécialement approuvées par les fonctionnaires préposés à l'inspection du navire.

L'inscription du nombre de personnes sur les radeaux de sauvetage et les engins flottants doit être faite dans les mêmes conditions.

RÈGLE XXXIII

Capacité de Transport des Embarcations

1. Le nombre de personnes qu'une embarcation de l'un des types réglementaires est apte à recevoir est égal au plus grand nombre entier contenu dans le quotient de la capacité en mètres (ou pieds) cubes, ou de la surface en mètres (ou pieds) carrés de l'embarcation, par la valeur réglementaire de la capacité unitaire, ou de la surface unitaire (suivant le cas) qui est défini ci-après pour chaque type.

2. Les valeurs réglementaires des capacités et surfaces unitaires sont les suivantes:—

Capacités unitaires	En mètres cubes	En pieds cubes anglais
Embarcations ouvertes, Classe I (a)	0,283	10
Embarcations ouvertes, Classe I (b)	0,255	9
Surfaces unitaires	En mètres carrés	En pieds carrés anglais
Classe II	0,325	3½

3. L'Administration a la faculté d'accepter, au lieu de 0.325 ou 3½ suivant le cas, un diviseur plus faible, si un essai lui a fait reconnaître que le nombre de places assises dans l'embarcation pontée en question est plus élevé que celui qui résulte de l'application du premier diviseur; toutefois, la valeur adoptée, en remplacement de 0.325 ou 3½ suivant le cas, ne peut être inférieure à 0.280 ou 3 suivant le cas.

L'Administration qui aura usé de cette faculté doit communiquer aux autres Administrations le compte rendu de l'essai effectué, accompagné des plans de l'embarcation pontée en question.

REGULATION XXXIV

Capacity Limits

No boat shall be marked for a greater number of persons than that obtained in the manner specified in these Regulations.

This number shall be reduced—

- (1) when it is greater than the number of persons for which there is proper seating accommodation; the latter number shall be determined in such a way that the persons when seated do not interfere in any way with the use of the oars;
- (2) when, in the case of boats other than those of Class I, the freeboard when the boat is fully loaded is less than the freeboard laid down for each type respectively; the number shall be reduced until the freeboard when the boat is fully loaded is at least equal to the standard freeboard laid down above.

In boats of Class II (b) (i), the raised part of the deck at the sides may be regarded as affording seating accommodation.

REGULATION XXXV

Equivalents for and Weight of the Persons

In the tests for determining the number of persons which a boat or life raft can accommodate, each person shall be assumed to be an adult person wearing a life-jacket.

In verifications of freeboard the decked boats shall be loaded with a weight of at least 75 kilogrammes (165 lbs.) for each adult person that the decked boat is authorized to carry.

In all cases two children under 12 years of age shall be reckoned as one person.

REGULATION XXXVI

Equipment of Boats and Life Rafts

1. The normal equipment of every boat shall consist of:—

- (a) A single banked complement of oars, two spare oars and a steering oar; one set and a half of thole pins or crutches; a boat hook.
- (b) Two plugs for each plug hole (plugs are not required when proper automatic valves are fitted); a bailer and a galvanized iron bucket.
- (c) A rudder and a tiller or yoke and yoke lines.
- (d) Two hatchets.
- (e) A lamp filled with oil and trimmed.
- (f) A mast or masts with one good sail at least, and proper gear for each.
- (g) An efficient compass.
- (h) A life-line becketed round the outside.
- (i) A sea-anchor.
- (j) A painter.
- (k) A vessel containing four and a half litres (equivalent to one gallon) of vegetable or animal oil. The vessel shall be so constructed that the oil can be easily distributed on the water, and so arranged that it can be attached to the sea-anchor.

RÈGLE XXXIV

Limites de la Capacité

On ne doit pas inscrire sur une embarcation un nombre de personnes supérieur à celui qu'on obtient par les méthodes indiquées au présent Règlement.

Ce nombre doit être réduit:

- (1) lorsqu'il est supérieur au nombre des personnes qui ont une place assise convenable, ce dernier étant déterminé de telle façon que les personnes assises ne gênent en rien le maniement des avirons;
- (2) lorsque, dans le cas d'embarcations autres que celles de la Classe I, le franc-bord en pleine charge est inférieur aux francs-bords indiqués respectivement pour les divers types. Dans ce cas, le nombre dont il s'agit doit être réduit dans toute la mesure nécessaire pour que le franc-bord en pleine charge soit au moins égal aux susdits francs-bords réglementaires.

Dans les embarcations de la Classe II (b) (i), la partie surélevée du pont en abord peut être considérée comme offrant des places assises.

RÈGLE XXXV

Emplacement et poids des personnes

Dans les expériences ayant pour but d'évaluer le nombre de personnes qu'une embarcation ou qu'un radeau de sauvetage est apte à recevoir, chaque unité correspond à une personne adulte, munie d'une brassière de sauvetage.

Dans les vérifications du franc-bord, les embarcations pontées doivent être chargées d'un poids de 75 kilogrammes (165 livres anglaises) au moins pour chaque personne adulte que l'embarcation pontée est reconnue apte à recevoir.

D'une façon générale, deux enfants âgés de moins de 12 ans sont comptés pour une personne.

RÈGLE XXXVI

Armement des Embarcations et des Radeaux de Sauvetage

1. L'armement normal de chaque embarcation est le suivant:

- (a) un nombre suffisant d'avirons pour la nage en pointe, plus deux avirons de rechange, et un aviron de queue; un jeu et demi de dames de nage ou de tolets; une gaffe;
- (b) deux tampons pour chaque nable (il n'est pas exigé de tampons pour les nables munis de soupapes automatiques convenables); une écope; un seau en fer galvanisé;
- (c) un gouvernail muni d'une barre franche ou à tire-veilles;
- (d) deux hachettes;
- (e) un fanal garni;
- (f) un ou plusieurs mâts, avec, au moins, une voile solide, et le gréement correspondant;
- (g) un compas efficace;
- (h) une filière extérieure en guirlande;
- (i) une ancre flottante;
- (j) une bosse;
- (k) un récipient contenant quatre litres et demi (un gallon anglais) d'huile végétale ou animale. Le récipient doit être disposé de façon à permettre de répandre aisément l'huile sur l'eau et construit de manière à pouvoir être amarré à l'ancre flottante;

- (l) An airtight receptacle containing one kilogramme (equivalent to two pounds) of provisions for each person.
- (m) A watertight receptacle provided with a dipper with lanyard containing one litre (equivalent to one quart) of fresh water for each person.
- (n) At least one dozen self-igniting "red lights" and a box of matches in watertight containers.
- (o) Half a kilogramme (equivalent to one pound) of condensed milk for each person.
- (p) A suitable locker for the stowage of the small items of the equipment.
- (q) Any boat which is certified to carry 100 or more persons shall be fitted with a motor and shall comply with the requirements of Regulation XXVII.

A motor lifeboat need not carry a mast or sails or more than half the complement of oars, but it shall carry two boathooks.

Decked lifeboats shall have no plug-hole, but shall be provided with at least two bilge-pumps.

In the case of a ship which carries passengers in the North Atlantic north of 35° North Latitude, only a proportion of the boats, to be fixed by the Administration, need be equipped with masts and sails, and only one-half of the quantity of condensed milk need be carried.

2. Where the number of lifeboats carried on a ship is more than 13, one shall be a motor boat, and where the number is more than 19, two shall be motor boats. These motor lifeboats shall be fitted with a wireless telegraph installation and a searchlight.

The wireless telegraph installation shall comply with conditions as to range and efficiency to be decided by each Administration.

The searchlight shall include a lamp of at least 80 watts, an efficient reflector and a source of power which will give effective illumination of a light coloured object over a width of about 18 metres (60 feet) at a distance of 180 metres (200 yards) for a total period of six hours, and it shall be capable of working for three hours continuously.

Where the power for the wireless equipment and the searchlight are derived from the same source, this shall be sufficient to provide for the adequate working of both appliances.

3. The normal equipment of every approved life raft shall consist of—

- (a) Four oars.
- (b) Five rowlocks.
- (c) A self-igniting lifebuoy light.
- (d) A sea-anchor.
- (e) A painter.
- (f) A vessel containing four and a half litres (equivalent to one gallon) of vegetable or animal oil. The vessel shall be so constructed that the oil can be easily distributed on the water, and so arranged that it can be attached to the sea-anchor.
- (g) An airtight receptacle containing one kilogramme (equivalent to two pounds) of provisions for each person.
- (h) A watertight receptacle provided with a dipper with lanyard containing one litre (equivalent to one quart) of fresh water for each person.
- (i) At least one dozen self-igniting red lights and a box of matches in watertight containers.

- (l) un récipient étanche à l'air contenant des vivres à raison d'un kilogramme (2 livres anglaises) par personne;
- (m) un récipient étanche, avec un gobelet fixé par une aiguillette, contenant un litre (un quart anglais) d'eau douce par personne;
- (n) au moins une douzaine de signaux rouges automatiques et une boîte d'allumettes, le tout dans des récipients étanches;
- (o) 500 grammes (une livre anglaise) de lait condensé par personne;
- (p) un coffre convenable pour recevoir le petit matériel d'armement;
- (q) une embarcation admise à recevoir cent personnes ou plus doit être pourvue d'un moteur et satisfaire aux prescriptions de la Règle XXVII.

Les embarcations de sauvetage à moteur sont dispensées de porter un mât et des voiles et n'ont besoin que de la moitié de l'armement normal d'avirons, mais elles doivent avoir deux gaffes.

Les embarcations de sauvetage pontées ne doivent pas avoir de nable, mais elles doivent avoir au moins deux pompes de cale.

Dans le cas d'un navire à passagers affecté à l'Atlantique Nord (au nord du parallèle 35 degrés de latitude Nord), une partie seulement des embarcations doit être pourvue de mâts et voiles et la quantité de lait condensé doit être réduite de moitié.

2. Lorsque le nombre d'embarcations est supérieure à 13, une d'elles sera à moteur, et si le nombre est supérieur à 19 il doit y avoir deux embarcations à moteur. Ces embarcations à moteur doivent être munies d'une installation radiotélégraphique et d'un projecteur.

Les conditions de portée et de puissance auxquelles doit satisfaire l'installation radiotélégraphique doivent être déterminées par chaque Administration.

Le projecteur doit être constitué par une lampe d'au moins 80 watts, un réflecteur efficace et une source d'électricité permettant d'éclairer effectivement un objet de couleur claire sur une zone d'environ 18 mètres (60 pieds) de largeur, à une distance de 180 mètres (200 yards) pendant une durée totale de six heures, et en fonctionnant sans interruption pendant au moins trois heures.

Lorsque l'installation radiotélégraphique et le projecteur sont alimentés par la même source, celle-ci doit être assez puissante pour assurer le fonctionnement simultané des deux appareils.

3. L'armement normal de tout radeau de sauvetage approuvé contient:

- (a) quatre avirons;
- (b) cinq tolets;
- (c) un signal pyrotechnique de bouée de sauvetage;
- (d) une ancre flottante;
- (e) une bosse;
- (f) un récipient contenant: quatre litres et demi (1 gallon anglais) d'huile végétale ou animale; le récipient doit être disposé de façon à permettre de répandre aisément l'huile sur l'eau et construit de manière à pouvoir être amarré à l'ancre flottante;
- (g) un récipient étanche à l'air contenant des vivres à raison d'un kilogramme (2 livres anglaises) de vivres par personne;
- (h) un récipient étanche, avec un gobelet fixé par une aiguillette, contenant un litre (un quart anglais) d'eau douce par personne;
- (i) au moins une douzaine de signaux rouges automatiques et une boîte d'allumettes, le tout dans des récipients étanches.

4. In the case of a ship which is engaged in short international voyages, the Administration may exempt the boats from carrying the equipment specified under sub-paragraphs (f), (l) and (o) of paragraph 1 and from the requirements of paragraph 2, and may also exempt the life rafts from carrying the equipment specified in paragraph 3 (g).

REGULATION XXXVII

Stowage and Handling of Boats and Life Rafts

1. Subject to the conditions of Regulation XXXVIII, the lifeboats may be stowed one above the other, or they may, subject to such conditions as the Administration may impose, be fitted one within another, but where boats so fitted require lifting before being launched they shall only be permitted if mechanical power appliances for lifting are provided.

2. The lifeboats and life rafts additional to boats stowed under boats attached to davits may be stowed across a deck, bridge or poop and so secured that they will have the best chance of floating free of the ship if there is no time to launch them.

3. As large a number as possible of the additional boats referred to in paragraph 2 shall be capable of being launched on either side of the ship by means of approved appliances for transferring them from one side of the deck to the other.

4. Boats may only be stowed on more than one deck on condition that proper measures are taken to prevent boats on a lower deck being fouled by those stowed on a deck above.

5. Boats shall not be placed in the bows of the ship or in any positions in which they would be brought into dangerous proximity to the propellers at the time of launching.

6. Davits shall be of approved form and so disposed on one or more decks that the boats placed under them can be safely lowered without interference from the operation of any other davits.

7. The davits, blocks, falls and all other gear shall be of such strength that the boats can be safely lowered with the full complement of persons and equipment, with the ship listed to 15 degrees either way. The falls shall be long enough to reach the water with the vessel at her lightest seagoing draught and with a list of 15 degrees.

8. The davits shall be fitted with gear of sufficient power to ensure that the boats, fully equipped and manned, but not otherwise loaded with passengers, can be turned out against the maximum list at which the lowering of the boats is possible.

9. The boats attached to the davits shall have the falls ready for service, and means shall be provided for speedily, but not necessarily simultaneously, detaching the boats from the falls.

10. Where more than one boat is served by the same set of davits, if the falls are of rope, separate falls shall be provided to serve each boat, but where wire falls are used with mechanical appliances for recovering them, separate falls need not be provided. The appliances used must be such as to ensure lowering the boats in turn and rapidly.

Where mechanical appliances are fitted for the recovery of the falls efficient hand gear shall also be provided.

4. Dans le cas d'un navire affecté à des voyages internationaux courts, l'Administration peut dispenser les embarcations de porter l'armement prescrit par les alinéas (f), (l) et (o) du paragraphe 1 et de satisfaire aux prescriptions du paragraphe 2; elle peut aussi dispenser les radeaux de sauvetage de porter l'armement prescrit par l'alinéa (g) du paragraphe 3.

RÈGLE XXXVII

Installation et Manœuvre des Embarcations et des Radeaux de Sauvetage

1. Sous réserve des prescriptions de la Règle XXXVIII, les embarcations de sauvetage peuvent être placées l'une au-dessus de l'autre ou elles peuvent, sous certaines conditions que pourra imposer l'Administration, être placées l'une dans l'autre; toutefois, quand des embarcations ainsi disposées doivent être soulevées avant d'être mises à l'eau, on ne les admettra que s'il est prévu un appareil mécanique à moteur pour les soulever.

2. Les embarcations de sauvetage et les radeaux de sauvetage mis en complément des embarcations placées sous bossoirs peuvent être arrimés par le travers d'un pont, d'un château ou d'une dunette et assujettis de telle sorte qu'ils aient toute chance de flotter en se libérant du navire, si on n'a pas le temps de les mettre à l'eau.

3. Le plus grand nombre possible des embarcations complémentaires auxquelles s'applique le paragraphe 2 doit pouvoir être mis à l'eau d'un bord quelconque du navire, au moyen de dispositifs approuvés permettant de les transporter d'un bord à l'autre du pont.

4. Les embarcations ne peuvent être placées sur plus d'un pont que si des mesures sont prises pour éviter que les embarcations d'un pont inférieur ne soient avariées par les embarcations placées sur le pont au-dessus.

5. On ne doit pas mettre d'embarcations à l'extrême avant ni dans un emplacement où elles viendraient à une distance dangereuse des propulseurs, au moment de leur mise à l'eau.

6. Les bossoirs doivent être de forme approuvée et disposés sur un ou plusieurs ponts, de telle manière que les embarcations placées au-dessous de chacun d'eux puissent être mises à l'eau avec sécurité sans gêner la manœuvre des autres bossoirs.

7. Les bossoirs, poulies, garants et autres accessoires doivent avoir une résistance suffisante pour permettre de mettre à l'eau, avec sécurité, les embarcations contenant leur complet chargement de personnes et de matériel, même si le navire a une bande de 15 degrés d'un bord quelconque. Les garants doivent être assez longs pour permettre d'atteindre l'eau, le navire étant à son tirant d'eau minimum à la mer et ayant une bande de 15 degrés.

8. Les bossoirs doivent être pourvus d'appareils d'une force suffisante pour permettre de mettre dehors les embarcations, avec leur équipage et leur armement au complet, mais sans passagers, avec la bande contraire la plus forte pour laquelle il sera ensuite possible d'amener l'embarcation à l'eau.

9. Les embarcations attachées aux bossoirs doivent avoir leurs palans prêts à être utilisés et des dispositions doivent être prises pour que les embarcations soient rapidement libérées des palans, sans qu'il soit nécessaire que cette manœuvre soit simultanée pour les deux palans.

10. Lorsque le même jeu de bossoirs sert pour plus d'une embarcation, il doit y avoir des palans distincts pour chaque embarcation si les garants sont en cordage; mais des palans distincts ne sont pas exigés si on emploie des garants métalliques avec un dispositif mécanique pour les rentrer. Les appareils employés doivent permettre de mettre à l'eau les embarcations avec ordre et rapidité.

Lorsqu'un dispositif mécanique est employé pour rentrer les garants, il doit être complété par une commande à main efficace.

11. On short international voyages where the height of the boat deck above the water line when the vessel is at her lightest sea-going draft does not exceed 4·5 metres (15 feet), the requirements as to strength of davits and turning-out gear in sub-paragraphs 7, 8 and 10 shall not apply.

REGULATION XXXVIII

Number and Capacity of Boats, Life Rafts, Etc., and Davits

1. A ship shall be provided with sets of davits in accordance with its length as provided in Column A of the Table in Regulation XXXIX, provided that a number of sets of davits greater than the number of boats necessary for the accommodation of all the persons on board shall not be required.

Each set of davits shall have a boat of Class I attached to it. If the lifeboats attached to davits do not provide sufficient accommodation for all the persons on board, additional lifeboats of one of the standard types shall be provided. One additional lifeboat shall, in the first place, be stowed under each of the boats attached to davits. After these have been fitted other boats shall be carried inboard, but an Administration may, if it is of opinion that life rafts will be more readily available and otherwise more satisfactory than these lifeboats in a case of emergency, allow life rafts to be carried provided that the total capacity of the boats on the ship will be at least up to the minimum capacity required by Column C of the Table in Regulation XXXIX.

When in the opinion of the Administration it is neither practicable nor reasonable to place on a ship the number of sets of davits required by Column A of the Table in Regulation XXXIX, the Administration may authorize, under exceptional conditions, a smaller number of sets of davits, provided always that this number shall never be less than the minimum number fixed by Column B of the Table and that the total capacity of the boats on the ship will be at least up to the minimum capacity required by Column C.

2. A ship engaged on short international voyages shall be provided with sets of davits in accordance with its length as provided in Column A of the Table in Regulation XXXIX. Each set of davits shall have a boat of Class I attached to it. If the lifeboats attached to davits do not provide the minimum cubic capacity specified in Column D of the Table in Regulation XXXIX or provide accommodation for all persons on board, additional lifeboats of one of the standard types, approved life rafts or other approved buoyant apparatus shall be provided, and the accommodation thus provided shall be sufficient for all on board.

When in the opinion of the Administration it is neither practicable nor reasonable to place on a ship engaged in short international voyages, the number of sets of davits required by Column A of the Table in Regulation XXXIX, the Administration may authorize, under exceptional conditions, a smaller number of sets of davits, provided always that this number shall never be less than the minimum number fixed by Column B of the Table, and that the total capacity of the boats on the ship will be at least up to the minimum capacity required by Column D.

REGULATION XXXIX

Table relating to davits and lifeboat capacity

The following table fixes, according to the length of the ship—

- (A) *The minimum number of sets of davits* to be provided to each of which must be attached a boat of Class I in accordance with Regulation XXXVIII above.

11. Dans les voyages internationaux courts, si la hauteur du pont des embarcations au-dessus de la flottaison correspondant au plus faible tirant d'eau du navire à la mer ne dépasse pas quatre mètres cinquante (15 pieds), on n'appliquera pas les prescriptions des paragraphes 7, 8 et 10 ci-dessus.

RÈGLE XXXVIII

Nombre et Capacité des Embarcations et des Radeaux de Sauvetage, &c. . . Bossoirs

1. Tout navire doit avoir un nombre de jeux de bossoirs déterminé d'après sa longueur, par la Colonne A du tableau inséré à la Règle XXXIX, sous réserve qu'il ne sera pas exigé un nombre de jeux de bossoirs supérieur à celui des embarcations nécessaires pour recevoir toutes les personnes présentes à bord.

Sous chaque jeu de bossoirs doit être attachée une embarcation de la Classe I. Si les embarcations de sauvetage attachées aux bossoirs ne fournissent pas une place suffisante pour recevoir toutes les personnes présentes à bord, on doit installer des embarcations additionnelles de l'un des types réglementaires. Tout d'abord une embarcation additionnelle doit être placée sous chacune des embarcations attachées aux bossoirs. Lorsque celles-ci auront été installées, le reste des embarcations sera placé en retrait. Toutefois les diverses Administrations, si elles estiment que les radeaux de sauvetage sont plus rapidement utilisables et par ailleurs plus efficaces que les embarcations de sauvetage, en cas d'urgence, peuvent permettre d'installer des radeaux de sauvetage, pourvu que la capacité totale des embarcations du navire soit au moins égale au minimum fixé par la Colonne C du tableau inséré à la Règle XXXIX.

Lorsque, dans l'opinion d'une Administration, il n'est ni pratiquement possible, ni raisonnable de mettre sur un navire le nombre de jeux de bossoirs exigé par la Colonne A du tableau inséré à la Règle XXXIX, cette Administration peut, dans certains cas exceptionnels, autoriser une réduction du nombre de jeux de bossoirs, pourvu, toutefois, que ce nombre ne soit pas inférieur au nombre réduit fixé par la Colonne B et aussi que la capacité totale des embarcations du navire soit au moins égale au minimum exigé par la Colonne C.

2. Un navire affecté à des voyages internationaux courts doit avoir un nombre de jeux de bossoirs d'après sa longueur, fixé par la Colonne A du tableau inséré à la Règle XXXIX. Sous chaque jeu de bossoirs doit être attachée une embarcation de la Classe I. Si les embarcations de sauvetage attachées aux bossoirs n'ont pas la capacité minimum exigée par la Colonne D du tableau de la Règle XXXIX, et si elles ne contiennent pas une place pour chaque personne présente à bord, on installera des embarcations de sauvetage complémentaires d'un des types réglementaires, des radeaux de sauvetage approuvés ou d'autres engins flottants approuvés, de façon à ce qu'il y ait ainsi une place suffisante pour toutes les personnes présentes à bord.

Lorsque, dans l'opinion d'une Administration, il n'est ni pratiquement possible, ni raisonnable de mettre sur un navire effectuant des voyages internationaux courts, le nombre de jeux de bossoirs exigé par la Colonne A du tableau inséré à la Règle XXXIX, l'Administration peut, dans certains cas exceptionnels, autoriser une réduction dans le nombre de jeux de bossoirs, pourvu, toutefois, que ce nombre ne soit pas inférieur au nombre réduit exigé par la Colonne B et aussi que la capacité totale des embarcations du navire soit au moins égale au minimum exigé par la Colonne D.

RÈGLE XXXIX

Tableau relatif aux Bossoirs et à la Capacité des Embarcations de sauvetage

Le Tableau ci-après fixe, d'après la longueur du navire:

(A) le nombre minimum de jeux de bossoirs à installer et sous chacun desquels doit être attachée une embarcation de la Classe I conformément à la Règle XXXVIII ci-dessus;

- (B) *The smaller number of sets of davits which may be authorized exceptionally under Regulation XXXVIII.*
- (C) *The minimum life-boat capacity required, including the lifeboats attached to davits and the additional boats, in accordance with Regulation XXXVIII.*
- (D) *The minimum life-boat capacity required for a ship engaged in short international voyages.*

Registered Length of the Ship				(A) Minimum Number of Sets of Davits	(B) Smaller Number of Sets of Davits authorised exceptionally	(C) Minimum Capacity of Lifeboats		(D) Minimum Capacity of Lifeboats	
Metres		Feet				Cubic Metres	Cubic Feet	Cubic Metres	Cubic Feet
31 and under	37	100 and under	120	2	2	28	980	11	400
37	43	120	140	2	2	35	1,220	17	600
43	49	140	160	2	2	44	1,550	24	850
49	53	160	175	3	3	53	1,880	33	1,170
53	58	175	190	3	3	68	2,350	37	1,300
58	63	190	205	4	4	78	2,740	41	1,470
63	67	205	220	4	4	94	3,330	45	1,600
67	70	220	230	5	4	110	3,900	48	1,700
70	75	230	245	5	4	129	4,560	52	1,850
75	78	245	255	6	5	144	5,100	60	2,100
78	82	255	270	6	5	160	5,640	68	2,400
82	87	270	285	7	5	175	6,190	76	2,700
87	91	285	300	7	5	196	6,930	85	3,000
91	96	300	315	8	6	214	7,550	94	3,300
96	101	315	330	8	6	235	8,290	105	3,700
101	107	330	350	9	7	255	9,000	116	4,100
107	113	350	370	9	7	273	9,630	125	4,400
113	119	370	390	10	7	301	10,650	133	4,700
119	125	390	410	10	7	331	11,700	144	5,100
125	133	410	435	12	9	370	13,030	156	5,500
133	140	435	460	12	9	408	14,430	170	6,000
140	149	460	490	14	10	451	15,920	185	6,550
149	159	490	520	14	10	490	17,310	201	7,100
159	168	520	550	16	12	530	18,720	217	7,650
168	177	550	580	16	12	576	20,350		
177	186	580	610	18	13	620	21,900		
186	195	610	640	18	13	671	23,700		
195	204	640	670	20	14	717	25,350		
204	213	670	700	20	14	766	27,050		
213	223	700	730	22	15	808	28,560		
223	232	730	760	22	15	854	30,180		
232	241	760	790	24	17	908	32,100		
241	250	790	820	24	17	972	34,350		
250	261	820	855	26	18	1,031	36,450		
261	271	855	890	26	18	1,097	38,750		
271	282	890	925	28	19	1,160	41,000		
282	293	925	960	28	19	1,242	43,880		
293	305	960	995	30	20	1,312	46,350		
303	314	995	1,030	30	20	1,380	48,750		

Note on (A) and (B):—When the length of the ship exceeds 314 metres (equivalent to 1,030 feet) the Administration shall determine the minimum number of sets of davits for that ship, full particulars of its decision shall be communicated to the other Administrations.

Note on (C) and (D):—For the purposes of this table the capacity of a boat of Class II is obtained by multiplying the number of persons for which the boat is certified by 0.283 to obtain the capacity in cubic metres and by 10 to obtain the capacity in cubic feet.

Note on (D):—When the length of a ship is under 31 metres (equivalent to 100 feet) or over 168 metres (equivalent to 550 feet) the cubic capacity of the lifeboats shall be prescribed by the Administration.

- (B) *le nombre réduit de jeux de bossoirs qui peut être admis exceptionnellement*, conformément à la Règle XXXVIII;
- (C) *la capacité minimum* requise pour les embarcations de sauvetage comprenant les embarcations sous bossoirs et les embarcations additionnelles, conformément à la Règle XXXVIII;
- (D) *la capacité minimum* requise pour les embarcations de sauvetage sur un navire effectuant des voyages internationaux courts.

Longueur enregistrée du Navire		(A) Nombre minimum de Jeux de Bossoirs	(B) Nombre réduit de Jeux de Bossoirs qui peut être admis exception- nellement	(C) Capacité minimum des Embarcations de Sauvetage		(D) Capacité minimum des Embarcations de Sauvetage	
Mètres	Pieds anglais			Mètres cubes	Pieds cubes anglais	Mètres cubes	Pieds cubes anglais
31 { et au- dessous de } 37	100 { et au- dessous de } 120	2	2	28	980	11	400
37 " 43	120 " 140	2	2	35	1,220	17	600
43 " 49	140 " 160	2	2	44	1,550	24	850
49 " 53	160 " 175	3	3	53	1,880	33	1,150
53 " 58	175 " 190	3	3	68	2,350	37	1,300
58 " 63	190 " 205	4	4	78	2,740	41	1,450
63 " 67	205 " 220	4	4	94	3,330	45	1,600
67 " 70	220 " 230	5	4	110	3,900	48	1,700
70 " 75	230 " 245	5	4	129	4,560	52	1,850
75 " 78	245 " 255	6	5	144	5,100	60	2,100
78 " 82	255 " 270	6	5	160	5,640	68	2,400
82 " 87	270 " 285	7	5	175	6,190	76	2,700
87 " 91	285 " 300	7	5	196	6,930	85	3,000
91 " 96	300 " 315	8	6	214	7,550	94	3,300
96 " 101	315 " 330	8	6	235	8,290	105	3,700
101 " 107	330 " 350	9	7	255	9,000	116	4,100
107 " 113	350 " 370	9	7	273	9,630	125	4,400
113 " 119	370 " 390	10	7	301	10,650	133	4,700
119 " 125	390 " 410	10	7	331	11,700	144	5,100
125 " 133	410 " 435	12	9	370	13,060	156	5,500
133 " 140	435 " 460	12	9	408	14,430	170	6,000
140 " 149	460 " 490	14	10	451	15,920	185	6,550
149 " 159	490 " 520	14	10	490	17,310	201	7,100
159 " 168	520 " 550	16	12	530	18,720	217	7,650
168 " 177	550 " 580	16	12	576	20,350		
177 " 186	580 " 610	18	13	620	21,900		
186 " 195	610 " 640	18	13	671	23,700		
195 " 204	640 " 670	20	14	717	25,350		
204 " 213	670 " 700	20	14	766	27,050		
213 " 223	700 " 730	22	15	808	28,560		
223 " 232	730 " 760	22	15	854	30,180		
232 " 241	760 " 790	24	17	908	32,100		
241 " 250	790 " 820	24	17	972	34,350		
250 " 261	820 " 855	26	18	1,031	36,450		
261 " 271	855 " 890	26	18	1,097	38,750		
271 " 282	890 " 925	28	19	1,160	41,000		
282 " 293	925 " 960	28	19	1,242	43,880		
293 " 303	960 " 995	30	20	1,312	46,350		
303 " 314	995 " 1,030	30	20	1,380	48,750		

Note sur (A) et (B):—Lorsque la longueur du navire dépasse 314 mètres (équivalent à 1,030 pieds anglais) l'Administration doit déterminer le nombre de jeux de bossoirs que ledit navire doit recevoir. Copie de la décision doit être donnée aux autres Administrateurs.

Note sur (C) et (D):—Pour l'application de ce Tableau la capacité d'une embarcation de la Classe II s'obtient en multipliant le nombre de personnes pour lequel l'embarcation est certifiée par 0.283 pour obtenir la capacité en mètres cubes et par 10 pour obtenir la capacité en pieds cubes.

Note sur (D):—Lorsque la longueur du navire est au-dessous de 31 mètres (équivalent à 100 pieds) ou qu'elle dépasse 168 mètres (équivalent à 550 pieds) la capacité cubique des embarcations de sauvetage doit être déterminée par l'Administration.

REGULATION XL

Life-Jackets and Life-Buoys

1. A life-jacket shall satisfy the following requirements:—

- (a) It shall be constructed with proper workmanship and materials.
- (b) It shall be capable of supporting in fresh water for 24 hours 7·5 kilogrammes of iron (equivalent to 16½ pounds);
- (c) It shall be reversible.

Life-jackets the buoyancy of which depends on air compartments are prohibited.

2. A lifebuoy shall satisfy the following requirements:—

- (a) It shall be of solid cork or any other equivalent material;
- (b) It shall be capable of supporting in fresh water for 24 hours at least 14·5 kilogrammes (equivalent to 32 pounds) of iron.

Life-buoys filled with rushes, cork shavings or granulated cork, or any other loose granulated material, or whose buoyancy depends upon air compartments which require to be inflated, are prohibited.

3. The minimum number of life-buoys with which ships are to be provided is fixed by the following table:—

Length of the Ship		Minimum Number of Buoys
Metres	Equivalent in Feet	
Under 61.....	Under 200.....	8
61 and under 122.....	200 and under 400.....	12
122 and under 183.....	400 and under 600.....	18
183 and under 244.....	600 and under 800.....	24
244 and over.....	800 and over.....	30

4. All the buoys shall be fitted with beackets securely seized. At least one buoy on each side shall be fitted with a life-line of at least 27·5 metres (15 fathoms) in length. Not less than one-half of the total number of life-buoys, and in no case less than six, shall be provided with efficient self-igniting lights which cannot be extinguished in water, and these shall be kept near the buoys to which they belong, with the necessary means of attachment.

5. All the life-buoys and life-jackets shall be so placed as to be readily accessible to the persons on board; their position shall be plainly indicated so as to be known to the persons concerned.

The life-buoys shall always be capable of being rapidly cast loose and shall not be permanently secured in any way.

REGULATION XLI

Certificated Lifeboatmen

In order to obtain the special lifeboatman's certificate provided for in Article 22 of the present Convention, the applicant must prove that he has been trained in all the operations connected with launching lifeboats and the use of oars; that he is acquainted with the practical handling of the boats themselves; and, further, that he is capable of understanding and answering the orders relative to lifeboat service.

RÈGLE XL

Brassières de Sauvetage et Bouées de Sauvetage

1. Une brassière de sauvetage doit remplir les conditions suivantes:

- (a) être de matière et de construction approuvées;
- (b) être capable de soutenir en eau douce, pendant vingt-quatre heures, sans couler, un poids de fer de 7 kilogrammes 500 (16,5 livres anglaises);
- (c) être reversible.

Sont prohibées les brassières dont la flottabilité est assurée au moyen de compartiments à air.

2. Une bouée de sauvetage doit remplir les conditions suivantes:

- (a) être, soit en liège massif, soit en toute autre matière équivalente;
- (b) être capable de soutenir en eau douce, pendant vingt-quatre heures, sans couler, un poids de fer d'au moins 14,5 kilogrammes (32 livres anglaises).

Sont prohibées les bouées de sauvetage dont le remplissage est constitué par du jone, du liège en copeaux ou en grains, ou par toute autre substance à l'état de déchets et sans cohésion propre ainsi que les bouées dont la flottabilité est assurée au moyen de compartiments à air nécessitant une insufflation préalable.

3. Le nombre minimum de bouées de sauvetage dont doivent être munis les navires est fixé par le tableau suivant:

Longueur du navire		Nombre minimum de bouées
Mètres	Pieds anglais	
Au-dessous de 61..	Au-dessous de 200	8
61 et au-dessous de 122.. . . .	200 et au-dessous de 400.. . . .	12
122 et au-dessous de 183.. . . .	400 et au-dessous de 600.. . . .	18
183 et au-dessous de 244.. . . .	600 et au-dessous de 800.. . . .	24
244 et au-dessus..	800 et au-dessus..	30

4. Toutes les bouées doivent être pourvues de guirlandes solidement amarrées. Il doit y avoir une bouée au moins, de chaque bord, qui soit pourvue d'une ligne de sauvetage longue de 27 m. 50 (15 brasses) au moins. Le nombre des bouées de sauvetage lumineuses ne doit pas être inférieur à la moitié du nombre total des bouées de sauvetage et ne doit en aucun cas descendre au-dessous de six. Les fusées correspondantes doivent être automatiques, efficaces, et ne doivent pas s'éteindre dans l'eau; elles doivent être disposées au voisinage de leurs bouées, avec les organes de fixation nécessaires.

5. Toutes les brassières et bouées de sauvetage doivent être installées à bord de façon à être à portée immédiate de toutes les personnes embarquées; leur position doit être nettement indiquée de manière à être connue des intéressés.

Les bouées de sauvetage doivent pouvoir toujours être larguées instantanément et ne comporter aucun dispositif de fixation permanente.

RÈGLE XLI

Canotiers brevetés

Pour obtenir le brevet spécial de canotier prévu à l'Article 22 de la présente Convention, le postulant doit justifier qu'il est exercé dans la manœuvre complète de mise à l'eau des embarcations de sauvetage et dans le maniement des avirons; qu'il possède la connaissance et la pratique de la manœuvre des embarcations elles-mêmes; et qu'il est, en outre, capable de comprendre les ordres relatifs au service de ces divers engins et de répondre à ces ordres.

There shall be for each boat or life-raft a number of lifeboatmen at least equal to that specified in the following table:—

If the Prescribed Complement is—	The Minimum Number of Certificated Lifeboatmen shall be—
Less than 41 persons.....	2
From 41 to 61 persons.....	3
From 62 to 85 persons.....	4
Above 85 persons.....	5

REGULATION XLII

Manning of Boats

A deck officer or certificated lifeboatman shall be placed in charge of each boat or life-raft and a second in command shall also be nominated. The person in charge shall have a list of its crew, and shall see that the men placed under his orders are acquainted with their several duties.

A man capable of working the motor shall be assigned to each motor boat.

A man capable of working the wireless and searchlight installations shall be assigned to boats carrying this equipment.

The duty of seeing that the boats, life-rafts and buoyant apparatus and other lifesaving apparatus are at all times ready for use shall be assigned to one or more officers.

REGULATION XLIII

Fire Detection and Extinction

1. An efficient patrol system shall be maintained, so that any outbreak of fire may be promptly detected. In addition, a fire alarm or fire detecting system shall be provided, which will automatically indicate or register at one or more points or stations, where it can be most quickly observed by officers and crew, the presence or indication of fire in any part of the ship not accessible to the patrol system.

2. Every ship shall be provided with powerful pumps, operated by steam or other means. On ships of less than 4,000 tons gross there shall be two, and on larger ships three of these pumps. Each of the pumps shall be capable of delivering a sufficient quantity of water in two powerful jets simultaneously in any given part of the ship, and shall be available for immediate use before the ship leaves port.

3. The service pipes shall permit of two powerful jets of water being simultaneously directed on any given part of a deck occupied by passengers and crew, when the watertight and fire-resisting doors are closed. The service pipes and hoses shall be of ample size and made of suitable material. The branches of the pipes shall be so placed on each deck that the fire hose can be easily coupled to them.

4. Provision shall be made whereby at least two powerful jets of water can be rapidly and simultaneously directed into any space containing cargo. In addition, arrangements shall be made whereby smothering gas sufficient to give a minimum volume of free gas equal to 30 per cent. of the gross volume of the largest hold in the ship can be promptly conveyed by a permanent piping

Il doit y avoir pour chaque embarcation ou radeau de sauvetage un nombre de canotiers au moins égal à celui qui est prévu au tableau ci-dessous :

Si le nombre de personnes est :	Le nombre minimum de canotiers brevetés doit être de :
Moins de 41 personnes..	2
De 41 à 61 personnes..	3
De 62 à 85 personnes..	4
Au-dessus de 85 personnes..	5

RÈGLE XLII

Personnel des Embarcations de Sauvetage

Un officier de pont ou un canotier breveté doit être chargé de chaque embarcation ou radeau de sauvetage et il lui sera également désigné un suppléant. Celui qui est chargé d'une embarcation doit avoir la liste de son personnel et s'assurer que les hommes placés sous ses ordres connaissent respectivement leurs postes et leurs fonctions.

A toute embarcation à moteur doit être affecté un homme sachant conduire le moteur.

Un homme sachant se servir d'une installation radiotélégraphique et d'un projecteur doit être affecté à chaque embarcation comportant ces appareils.

Un ou plusieurs officiers doivent être chargés de veiller à ce que les embarcations, radeaux de sauvetage, engins flottants et autres engins de sauvetage soient toujours prêts à être utilisés.

RÈGLE XLIII

Découverte et Extinction de l'Incendie

1. Un service effectif de ronde doit être organisé de telle manière que tout commencement d'incendie soit promptement découvert. En outre, un système d'avertisseurs d'incendie ou de détecteurs d'incendie doit être installé, pour indiquer ou enregistrer automatiquement dans un ou plusieurs points ou stations où ces indications peuvent être rapidement observées par les officiers et l'équipage, l'existence ou l'indication d'un incendie dans toutes les parties du navire inaccessibles au service de ronde.

2. Chaque navire doit disposer de pompes à incendie puissantes mues par la vapeur ou par toute autre énergie. Ces pompes sont au nombre de deux pour les navires de moins de quatre mille tonneaux de jauge brute, et de trois pour les navires plus grands. Elles doivent être assez puissantes pour débiter chacune une quantité d'eau suffisante par deux jets énergiques simultanés en un point quelconque du navire. Elles doivent être mises, avant l'appareillage, en état de fonctionner sans délai.

3. Les tuyautages d'incendie doivent permettre de diriger rapidement deux jets d'eau énergiques simultanés dans une région quelconque d'un entrepont habité dont les portes étanches et les portes contre l'incendie sont fermées. Les manches à incendie et les tuyautages doivent être largement proportionnés et faits de matières convenables. Les raccords de tuyautages doivent être dans chaque entrepont installés de telle manière que les manches puissent s'y adapter facilement.

4. Dans tout espace occupé par le chargement, on doit pouvoir diriger rapidement et simultanément au moins deux jets d'eau puissants. En outre, des dispositions doivent être prises pour amener rapidement par un tuyautage fixe, dans chaque compartiment occupé par des marchandises, un gaz extincteur en quantité telle que le volume de gaz libre soit au moins égal à trente pour cent du

system into each compartment in which cargo is carried. Steam in adequately equivalent proportion may be accepted in place of smothering gas on steam-driven ships. Provision for the supply of smothering gas or steam need not be required in ships of less than 1,000 tons gross.

5. A sufficient number of portable fluid fire extinguishers shall be provided, at least two being carried in each machinery space.

6. Two equipments, consisting of a smoke helmet or breathing apparatus and a safety lamp, shall be carried on board, and kept in two widely separated places.

7. In steamships in which the main boilers are oil fired, there shall be provided in addition to means whereby two powerful jets of water may be rapidly and simultaneously directed into any part of the machinery spaces—

- (a) Suitable conductors for spraying water on oil without undue disturbance of the surface.
- (b) In each firing space, a receptacle containing 283 cubic decimetres (10 cubic feet) of sand, sawdust impregnated with soda, or other approved dry materials, and scoops for distributing the same.
- (c) In each boiler room, and in each of the machinery spaces in which a part of the oil fuel installation is situated, two approved portable extinguishers of a type discharging froth or other approved medium suitable for quenching oil fires.
- (d) Means whereby froth may be rapidly discharged and distributed over the whole of the lower part of the boiler room or of any one boiler room, if there are more than one, or of any machinery space in which oil fuel units or settling tanks are situated. The quantity of froth which can be discharged shall be ample to cover to a depth of 15·24 centimetres (6 inches) the whole area of the plating formed in any one compartment by the inner bottom plating, or by the shell plating of the vessel, if there is no double-bottom tank. If the engine and boiler rooms are not entirely separate, and fuel can drain from the boiler room bilges into the engine room, the combined engine and boiler rooms shall be considered as one compartment. The apparatus shall be operated and controlled from outside the compartment in which the fire may occur.
- (e) In addition to the foregoing, one extinguisher of the froth type of at least 136 litres (30 gallons) capacity in steamships having one boiler room and two such extinguishers in steamships with more than one boiler room. These extinguishers shall be provided with hoses on reels suitable for reaching any part of the boiler rooms and spaces containing oil-fuel pumping units. Equally efficient apparatus may be accepted in place of the 136 litres (30-gallons) extinguishers.
- (f) All containers and valves by which they are operated shall be easily accessible and so placed that they will not readily be cut off from use by an outbreak of fire.

8. In vessels propelled by internal combustion engines there shall be provided in each of the machinery spaces, in addition to means whereby two powerful jets of water may be rapidly and simultaneously directed into any part of

volume de la plus grande cale du navire. Sur les navires à vapeur, on peut accepter de la vapeur en quantité équivalente. L'installation pour l'extinction par le gaz ou la vapeur n'est pas obligatoire sur les navires de moins de 1,000 tonneaux de jauge brute.

5. Des extincteurs d'incendie portatifs d'un type à fluide doivent être prévus en nombre convenable. Chaque compartiment de la tranche des machines doit en recevoir au moins deux.

6. Il doit y avoir à bord deux équipements composés chacun d'un casque ou d'un appareil respiratoire et d'un fanal de sûreté. Ils doivent être déposés en deux endroits différents.

7. Sur les navires à vapeur dans lesquels les chaudières principales sont chauffées au combustible liquide, en outre de dispositifs permettant d'amener rapidement et simultanément deux jets d'eau puissants en tout point de la tranche des machines, on doit installer:

- (a) des distributeurs convenables pour projeter de l'eau en pluie sur le combustible liquide sans agitation anormale de la surface;
- (b) dans chaque rue de chauffe, un récipient contenant 283 décimètres cubes (10 pieds cubes) de sable, de sciure de bois imprégnée de soude, de toute autre matière sèche approuvée et des écopés pour la répandre;
- (c) dans chaque chaufferie et dans tout local de machines où se trouve une partie de l'installation de combustible liquide, deux extincteurs portatifs d'un type distributeur de mousse ou d'un autre agent approuvé efficace pour éteindre un incendie de combustible liquide;
- (d) des dispositifs pour produire et distribuer rapidement de la mousse sur toute la surface inférieure de la chaufferie ou de chacune des chaufferies, s'il y en a plusieurs, et de toute partie des machines qui renferme des pompes à combustible ou des caisses de décantation. La quantité de mousse à produire doit être suffisante pour couvrir sur une épaisseur de 15,24 centimètres (6 pouces) la surface totale des tôles formant dans un compartiment quelconque le plafond du waterballast, ou de celles du bordé extérieur là où il n'y a pas de waterballast. Si le compartiment des machines et celui des chaudières ne sont pas complètement séparés et si le combustible liquide peut passer de la cale de la chaufferie dans celle des machines, le compartiment des machines et la chaufferie seront considérés comme formant un seul compartiment. L'appareil doit pouvoir être mis en marche et contrôlé de l'extérieur du compartiment où l'incendie peut éclater;
- (e) en outre de ce qui précède, il doit y avoir sur les navires à vapeur n'ayant qu'une chaufferie, un extincteur à mousse et sur les navires ayant plus d'une chaufferie, deux extincteurs à mousse d'au moins 136 litres (30 gallons) de capacité. Ces extincteurs doivent être pourvus de tuyaux sur dévidoirs permettant d'atteindre toutes les parties de chaufferies et des locaux contenant les pompes à combustible. Des appareils d'une efficacité équivalente peuvent être acceptés au lieu d'extincteurs de 136 litres (30 gallons);
- (f) tous les récipients et les valves qui servent à les mettre en œuvre doivent être aisément accessibles et placés de telle sorte qu'ils ne soient pas facilement rendus inutilisables par un commencement d'incendie.

8. Dans les navires à moteurs à combustion interne, en outre des dispositifs permettant d'amener rapidement et simultanément deux jets d'eau puissants sur tous les points de la tranche des machines et également des distributeurs d'eau

the machinery spaces, together with suitable spraying conductors, froth extinguishers as follows:—

- (a) At least one approved 45 litres (10-gallons) extinguisher with an addition of one approved 9 litres (2-gallons) extinguisher for each 1,000 B.H.P. of the engines, but the total number of 9 litres (2 gallons) extinguishers so supplied shall be not less than two and need not exceed six.
- (b) When a donkey boiler is situated in the machinery space there shall be provided, in place of the 45 litres (10-gallons) extinguisher mentioned above, one of 136 litres (30 gallons) capacity, fitted with suitable hose attachments or other approved methods for distributing the froth.

9. In steamships using oil fuel, if the engine and boiler rooms are not entirely separated by a steel bulkhead, and if fuel oil can drain from the boiler-room bilges into the engine room, one of the fire pumps shall be situated in the tunnel or other space outside the machinery compartment. When more than two pumps are required they shall not all be fitted in the same space.

10. Where any special type of appliance, extinguishing medium or arrangement is specified, any other type of appliance, etc., may be allowed, provided that it is not less effective than the specified one. For example—a Carbon Dioxide system may be accepted in place of a froth installation (paragraph (7), sub-paragraphs (d) and (e)), provided that the quantity of carbon dioxide carried is sufficient to give a gas saturation of about 25 per cent for the gross volume of the stokehold to about the top of the boilers.

11. All the fire-extinguishing appliances shall be thoroughly examined at least once each year by a surveyor appointed by the Administration.

REGULATION XLIV

Muster List

The muster list shall assign duties to the different members of the crew in connection with—

- (a) The closing of the watertight doors, valves, etc.
- (b) The equipment of the boats, life rafts and buoyant apparatus generally.
- (c) The launching of the boats attached to davits.
- (d) The general preparation of the other boats, the life rafts, and buoyant apparatus.
- (e) The muster of the passengers.
- (f) The extinction of fire.

The muster list shall assign to the members of the stewards' department their several duties in relation to the passengers at a time of emergency. These duties shall include:—

- (a) Warning the passengers.
- (b) Seeing that they are dressed and have put on their life-jackets in a proper manner.
- (c) Assembling the passengers at muster stations.
- (d) Keeping order in the passages and on the stairways, and, generally, controlling the movements of the passengers.

The muster list shall specify definite signals for calling all the crew to their boat and fire stations, and shall give full particulars of these signals.

en pluie, on doit installer, dans chaque local des machines, les extincteurs à mousse suivants:

- (a) au moins un extincteur approuvé de 45 litres (10 gallons), et, en outre, par 1,000 CV de puissance au frein des machines, un extincteur approuvé de 9 litres (2 gallons), sans que le nombre total d'extincteurs de 9 litres puisse être inférieur à deux, ni qu'il en soit exigé plus de six;
- (b) lorsqu'il y a dans la tranche des machines, une chaudière auxiliaire au lieu de l'extincteur de 45 litres (10 gallons) mentionné ci-dessus, il doit en être installé un de 136 litres (30 gallons) avec son tuyautage approprié ou tout autre dispositif approuvé de distribution de mousse.

9. Sur les navires à vapeur utilisant le combustible liquide, si la chambre des machines et la chaufferie ne sont pas complètement séparées par une cloison métallique et si le combustible liquide peut passer de la cale de la chaufferie dans celle de la machine, une des pompes à incendie doit être placée dans le tunnel ou dans un autre espace hors de la tranche des machines. S'il est exigé plus de deux pompes à incendie, elles ne doivent pas être placées toutes dans le même local.

10. Lorsqu'il est spécifié un type spécial d'appareil, d'agent extincteur ou d'installation, tout autre type peut être accepté s'il n'est pas moins efficace que le type spécifié. Par exemple, un appareil à acide carbonique peut être admis au lieu d'une installation à mousse (paragraphe 7, alinéas (d) et (e), pourvu que la quantité d'acide carbonique transportée soit suffisante pour fournir une saturation de 25 pour cent de gaz pour le volume brut de la chaufferie mesuré jusqu'au sommet des chaudières environ.

11. Toutes les installations pour l'extinction de l'incendie doivent être entièrement visitées une fois par an par un inspecteur désigné par l'Administration.

RÈGLE XLIV

Rôle d'Appel

Le rôle d'appel fixe les fonctions des divers membres de l'équipage en ce qui concerne:

- (a) la fermeture des portes étanches, vannes, &c.;
- (b) l'armement des embarcations, des radeaux de sauvetage et des engins flottants en général;
- (c) la mise à l'eau des embarcations sous bossoirs;
- (d) la préparation générale des autres embarcations, des radeaux de sauvetage et des engins flottants;
- (e) le rassemblement des passagers;
- (f) l'extinction de l'incendie.

Le rôle d'appel fixe les fonctions que les agents du service général ont à remplir au regard des passagers, en cas d'alarme. Ces fonctions comprennent notamment:

- (a) l'alerte à donner aux passagers;
- (b) le soin de leur faire revêtir et ajuster convenablement les brassières de sauvetage;
- (c) leur rassemblement aux postes d'appel;
- (d) le service d'ordre aux passages et aux échelles et, d'une façon générale, tout ce qui concerne la circulation des passagers.

Le rôle d'appel prévoit les signaux spéciaux pour l'appel de tout l'équipage aux portes d'embarcations ou d'incendie. Il doit, en outre, contenir une description complète de ces signaux.

REGULATION XLV

Muster and Drills

Musters of the crew for boat drill shall take place weekly when practicable, and in vessels in which the voyage exceeds one week, before leaving port. The dates upon which musters are held shall be recorded in the Official Log Book and, if in any week a muster is not held, an entry shall be made stating why a muster was not practicable.

In ships in which the voyage exceeds one week practice musters of passengers should be held at an early period of each voyage.

Different groups of boats shall be used in turn at successive boat drills. The drills and inspections should be so arranged that the crew thoroughly understand and are practised in the duties they have to perform, and that all life-saving appliances with the gear appertaining to them are always ready for immediate use.

The emergency signal for summoning passengers to muster stations shall be a succession of more than six short blasts followed by one long blast on the whistle or syren. This shall be supplemented on all ships except those engaged in short international voyages by other electrically operated signals throughout the ship controlled from the bridge. The meaning of all signals affecting passengers shall be clearly stated in different languages on cards posted in their cabins and in other passenger quarters.

SAFETY OF NAVIGATION

REGULATION XLVI

Transmission of Information

The transmission of information regarding ice, derelicts, tropical storms or any other direct danger to navigation is obligatory. The form in which the information is sent is not obligatory. It may be transmitted either in plain language (preferably English) or by means of the International Code of Signals (Wireless Telegraphy Section). It should be issued CQ to all ships, and should also be sent to the first point of the coast to which communication can be made with a request that it be transmitted to the appropriate authority.

All messages issued under Article 34 of the present Convention will be preceded by the safety signal TTT followed by an indication of the nature of the danger, thus: TTT Ice; TTT Derelict; TTT Storm; TTT Navigation.

Information Required

The following information is desired, the time in all cases being Greenwich Mean Time:—

(a) *Ice, Derelicts and other Direct Dangers to Navigation.*

- (1) the kind of ice, derelict or danger observed;
- (2) the position of the ice, derelict or danger when last observed;
- (3) the time and date when the observation was made.

(b) *Tropical Storms.*—(Hurricanes in the West Indies, Typhoons in the China Seas, Cyclones in Indian waters, and storms of a similar nature in other regions.)

RÈGLE XLV

Appels et Exercices

Un appel de l'équipage pour exercice d'embarcations doit être fait, autant que possible, chaque semaine et, sur les navires où le voyage dure plus d'une semaine, avant de prendre la mer. Les dates où auront lieu ces exercices seront inscrites au journal de bord réglementaire et si, au cours d'une semaine, aucun exercice n'a eu lieu, les raisons pour lesquelles cet exercice n'était pas possible devront être mentionnées dans ce journal.

Lorsque le voyage doit durer plus d'une semaine, il devrait être fait un exercice pratique par les passagers, au début du voyage.

Les exercices d'embarcations doivent se faire en employant à tour de rôle les différents groupes d'embarcations. Les inspections et exercices doivent être conduits de manière que l'équipage possède la connaissance complète et la pratique des fonctions qu'il a à remplir et que toutes les embarcations et tous les engins de sauvetage du navire, ainsi que leurs appareils, soient toujours prêts à être utilisés immédiatement.

Le signal d'appel pour appeler les passagers aux postes d'appel consistera en une succession d'au moins six coups courts, suivis d'un coup long, de la sirène ou du sifflet. En outre, sur tous les navires autres que ceux qui effectuent des voyages internationaux courts, on doit faire dans tout le navire des signaux commandés électriquement de la passerelle. La signification de tous les signaux intéressant les passagers doit être clairement indiquée en plusieurs langues sur des pancartes affichées dans les cabines et autres locaux pour passagers.

SÉCURITÉ DE LA NAVIGATION

RÈGLE XLVI

Transmission de Renseignements

La transmission de renseignements concernant les glaces, épaves, tempêtes tropicales ou tout autre danger immédiat pour la navigation est obligatoire. Aucune forme spéciale de transmission n'est imposée. L'information peut être transmise soit en langage clair (de préférence en anglais), soit au moyen du Code international de Signaux (signaux radiotélégraphiques). Elle devrait être transmise, précédée de CQ à tous les navires et devrait être également envoyée au premier point de la côte où la communication peut se faire avec prière de transmettre à l'autorité compétente.

Tous les messages transmis en vertu de l'Article 34 de la présente Convention seront précédés du signal de sécurité TTT suivi d'une indication sur la nature du danger, par exemple: TTT Glace; TTT Epaves; TTT Tempête; TTT Navigation.

Information requise

Les renseignements à fournir sont les suivants, l'heure, étant, dans tous les cas, l'heure moyenne de Greenwich:

- (a) *Glaces, Epaves et autres Dangers immédiats pour la Navigation.*
 - (1) la nature de la glace, de l'épave ou du danger observés;
 - (2) la position de la glace, de l'épave ou du danger observés en dernier lieu;
 - (3) la date et l'heure où l'observation a été faite.
- (b) *Tempêtes tropicales.*—(Ouragans aux Antilles, typhons dans les mers de Chine, cyclones dans l'Océan Indien et tempêtes de même nature dans les autres régions.)

- (1) *A Statement that a Tropical Storm has been Encountered.*—This obligation should be interpreted in a broad spirit, and information transmitted whenever the master has good reason to believe that a tropical storm exists in his neighbourhood.
- (2) *Meteorological Information.*—In view of the great assistance given by accurate meteorological data in fixing the position and movement of storm centres, each shipmaster should add to his warning message as much of the following meteorological information as he finds practicable:—
- (a) barometric pressure (millibars, inches or millimetres);
 - (b) change in barometric pressure (the change during the previous two to four hours);
 - (c) wind direction (true not magnetic);
 - (d) wind force (Beaufort or decimal scale);
 - (e) state of the sea (smooth, moderate, rough, high);
 - (j) swell (slight, medium, heavy) and the direction from which it comes.

When barometric pressure is given the word “millibars,” “inches” or “millimetres,” as the case may be, should be added to the reading, and *it should always be stated whether the reading is corrected or uncorrected.*

When changes of the barometer are reported the course and speed of the ship should also be given.

All directions should be true, not magnetic.

- (3) *Time and Date and Position of the Ship.*—These should be for the time and position when the meteorological observations reported were made and not when the message was prepared or despatched. The time used in all cases should be Greenwich Mean Time.
- (4) *Subsequent Observations.*—When a master has reported a tropical storm it is desirable, but not obligatory, that other observations be made and transmitted at intervals of three hours, so long as the ship remains under the influence of the storm.

Examples

Ice

TTT Ice. Large berg sighted in 4605 N., 4410 W., at 0800 GMT. May 15.

Derelict

TTT Derelict. Observed derelict almost submerged in 4006 N., 1243 W., at 1630 GMT. April 21.

Danger to Navigation

TTT Navigation. Alpha lightship not on station. 1800 GMT. January 3.

Tropical Storm

TTT Storm. Experiencing tropical storm. Barometer corrected 994 millibars, falling rapidly. Wind NW., force 9, heavy squalls. Swell E. Course ENE., 5 knots. 2204 N., 11354 E. 0030 GMT. August 18.

TTT Storm. Appearances indicate approach of hurricane. Barometer corrected 29.64 inches falling. Wind NE., force 8. Swell medium from NE. Frequent rain squalls. Course 35°, 9 knots. 2200 N., 7236 W. 1300 GMT. September 14.

- (1) *Messages signalant qu'une tempête tropicale a été rencontrée.*— Cette obligation doit être comprise dans un esprit large et l'information devrait être transmise toutes les fois que le capitaine a lieu de croire qu'une tempête tropicale sévit dans son voisinage.
- (2) *Renseignements météorologiques.*—Vu l'aide précieuse qu'assurent les renseignements météorologiques exacts en déterminant la position et le mouvement des centres de tempête, tout capitaine de navire devrait ajouter à son message d'avertissement le plus de renseignements météorologiques qu'il lui sera possible parmi les suivants :
- (a) pression barométrique (millibars, pouces anglais ou millimètres) ;
 - (b) changement dans la pression barométrique (le changement survenu pendant la période de deux à quatre heures qui précède) ;
 - (c) direction du vent (vraie et non magnétique) ;
 - (d) force du vent (échelle Beaufort, ou échelle décimale) ;
 - (e) état de la mer (calme, modérée, forte, démontée) ;
 - (f) houle (modérée, moyenne, forte) et la direction d'où elle vient.
- Lorsque la pression barométrique est indiquée, les mots "millibars, pouces anglais, ou millimètres", suivant le cas, devraient être ajoutés à la lecture faite et *il y aurait lieu de toujours indiquer si la lecture est corrigée ou non.*
- Lorsque des variations barométriques sont signalées, la route et la vitesse du navire devraient toujours être indiquées.
- Tous les caps indiqués doivent être vrais et non magnétiques.
- (3) *Heure, date et position du navire.*—Ces renseignements doivent s'appliquer à l'heure et à la position où les observations météorologiques ont été prises et non à celle où le message a été préparé ou expédié. Dans tous les cas, l'heure doit être l'heure moyenne de Greenwich.
- (4) *Observations ultérieures.*—Lorsqu'un capitaine a signalé une tempête tropicale, il est souhaitable mais non obligatoire de relever d'autres observations et de les transmettre à des intervalles de trois heures tant que le navire reste sous l'influence de la tempête.

Exemples

Glace.

TTT Glace. Grand iceberg aperçu à 4605 N., 4410 W., à 0800 GMT. 15 mai.

Epave.

TTT Epave. Epave observée presque submergée à 4006 N., 1243 W., à 1630 GMT. 21 avril.

Danger pour la Navigation.

TTT Navigation. Bateau phare Alpha pas à son poste 1800 GMT. 3 janvier.

Tempête tropicale.

TTT Tempête. Subissons tempête tropicale. Baromètre corrigé 994 millibars, baisse rapidement. Vent NW, force 9 Beaufort, forts grains. Houle E. Route ENE., 5 nœuds, 2204 N., 11354 E., 0030 GMT. 18 août.

TTT Tempête. Les apparences indiquent l'approche d'un ouragan. Baromètre corrigé; 29.64 pouces en baisse. Vent NE., force 8 Beaufort. Houle moyenne du NE. Grains de pluie fréquents. Route 35 degrés, 9 nœuds. 2200 N., 7236 W. 1300 GMT. 14 septembre.

TTT Storm. Conditions indicate intense cyclone has formed. Wind S. by W. force 5. Barometer uncorrected 753 millimetres, fell 5 millimetres last three hours. Course N. 60 W., 8 knots. 1620 N., 9302 E. 0200 GMT. May 4.

TTT Storm. Typhoon to south-east. Wind increasing from N. and barometer falling rapidly. Position 1812 N., 12605 E. 0300 GMT. June 12.

CERTIFICATES

REGULATION XLVII

Form of Safety Certificate for Passenger Ships

SAFETY CERTIFICATE

(Official Seal.)

(Country.)

an
for ——— international voyage.
a short

Issued under the provisions of the

INTERNATIONAL CONVENTION FOR SAFETY OF LIFE AT SEA, 1929

Name of Ship	Distinctive Number or Letters	Port of Registry	Gross Tonnage

The
I, the undersigned,

(Name) Government certifies
(Name) certify

I. That the above-mentioned ship has been duly surveyed in accordance with the provisions of the International Convention referred to above.

II. That the survey showed that the ship complied with the requirements of the said Convention as regards—

- (1) the hull, main and auxiliary boilers and machinery;
- (2) the watertight subdivision arrangements and details;
- (3) the following subdivision loadlines:—

Subdivision loadlines assigned and marked on the ship's side at amidships (Convention Article 5)	Freeboard	To apply when the spaces in which passengers are carried include the following alternative spaces
C. 1
C. 2
C. 3

TTT Tempête. Les conditions indiquent la formation d'un cyclone intense. Vent S. $\frac{1}{4}$ SW., force 5 Beaufort, Baromètre non corrigé 753 m/m a baissé de 5 m/m pendant les trois dernières heures. Route N. 60 W., 8 nœuds. 1620 N., 9302 E. 0200 GMT. 4 mai.

TTT Tempête. Typhon dans le SE. Le vent augmente du nord et le baromètre baisse rapidement. Position 1812 N., 12605 E., 0300 GMT. 12 juin.

CERTIFICATS

RÈGLE XLVII

Modèle de Certificat de Sécurité pour Navire à Passagers

CERTIFICAT DE SÉCURITÉ

(Cachet officiel.)

(Nationalité.)

un
pour ——— voyage international.
un court

Délivré en vertu des dispositions de la

CONVENTION INTERNATIONALE POUR LA SAUVEGARDE DE LA VIE HUMAINE
EN MER, 1929

Nom du Navire	Numéro ou Lettres distinctifs du Navire	Port d'Immatriculation	Tonnage brut

Le Gouvernement

(Nom) certifie

Je, soussigné,

(Nom) certifie

I. Que le navire susvisé a été dûment visité conformément aux dispositions de la Convention internationale précitée.

II. Qu'à la suite de cette visite, il a été constaté que le navire satisfait aux prescriptions de ladite Convention en ce qui concerne:

- (1) la coque, les machines et les chaudières principales et auxiliaires;
- (2) les dispositions et les détails relatifs au compartimentage étanche;
- (3) les lignes de charge de compartimentage.

Lignes de Charges de Compartimentage déterminées et marquées sur la Muraille au milieu du Navire (Article 5 de la Convention)	Franc-bord	A utiliser quand les Espaces affectés aux Passagers comprennent les Volumes suivants pouvant être occupés soit par des Passagers soit par des Marchandises
C. 1		
C. 2		
C. 3		

(4) the boats, life-rafts and life-saving appliances which provide for a total number (crew and passengers) of persons, and no more, viz:—

..... boats capable of accommodating persons.
 life-rafts “ “
 buoyant apparatus capable of supporting.....persons.
 life-buoys.
 life-jackets.
 certificated lifeboatmen.

(5) the radiotelegraph installations:—

—	Requirements of Articles..... of the said Convention	Actual provision
Hours of watch.....
Whether approved auto-alarm fitted.....
Whether separate emergency installation fitted.....
Minimum number of operators.....
Additional operators or watchers.....
Whether direction-finding apparatus fitted.....

III. That in all other respects the ship complies with the requirements of the said Convention, so far as those requirements apply thereto.

This certificate is issued under the authority of the Government.
 It will remain in force until

Issued at the day of

Here follows the seal or signature of the authority entitled to issue this certificate.

(Seal.)

If signed, the following paragraph is to be added:—

The undersigned declares that he is duly authorized by the said Government to issue this certificate.

(Signature.)

Form of Safety Radiotelegraphy Certificate

SAFETY RADIOTELEGRAPHY CERTIFICATE

(Official Seal.)

(Country.)

Issued under the provisions of the

INTERNATIONAL CONVENTION FOR SAFETY OF LIFE AT SEA, 1929

Name of Ship	Distinctive Number or Letters	Port of Registry	Gross Tonnage

(4) les embarcations, radeaux de sauvetage et engins de sauvetage qui sont suffisants pour un nombre total maximum de personnes (équipage et passagers), à savoir:

- embarcations susceptibles de recevoir personnes.
- radeaux de sauvetage susceptibles de recevoir personnes.
- engins flottants susceptibles de supporter personnes
- bouées de sauvetage.
- brassières de sauvetage.
- canotiers brevetés.

(5) Les installations radiotélégraphiques:

	Prescriptions des Articles de ladite Convention	Dispositions réalisées à bord
Heures d'écoute.....
Y a-t-il un appareil auto-alarme approuvé?.....
Y a-t-il une installation de secours indépendante?.....
Nombre minimum d'opérateurs.....
Opérateurs supplémentaires ou écouteurs.....
Y a-t-il un radiogoniomètre?.....

III. Que le navire répond à toutes les autres prescriptions de ladite convention dans la mesure où elles lui sont applicables.

Ce certificat est délivré au nom du Gouvernement..... Il est valable jusqu'au 19 .

Délivré à le 19 .

(Placer ici le cachet ou la signature de l'autorité chargée de la délivrance de ce certificat.)

(Cachet.)

Si ce document est signé, le paragraphe suivant est ajouté:—

Le soussigné déclare qu'il est dûment autorisé par ledit Gouvernement à délivrer le présent certificat.

(Signature.)

Modèle de Certificat de Sécurité radiotélégraphique

CERTIFICAT DE SÉCURITÉ RADIOTÉLÉGRAPHIQUE

(Cachet officiel.)

(Nationalité.)

Délivré en vertu des dispositions de la

CONVENTION INTERNATIONALE POUR LA SAUVEGARDE DE LA VIE HUMAINE
EN MER, 1929

Nom du Navire	Numéro ou Lettres distinctifs du Navire	Port d'Immatriculation	Tonnage brut

The
I, the undersigned,

(Name) Government certify
(Name) certify

That the above-mentioned ship complies with the provisions of the International Convention referred to above as regards Radiotelegraphy:—

—	Requirements of Articles of the said Convention	Actual Provision
Hours of watch.....
Whether approved auto-alarm fitted.....
Whether separate emergency installation fitted.....
Minimum number of operators.....
Additional operators or watchers.....
Whether direction-finding apparatus fitted.....

This certificate is issued under the authority of the Government.
It will remain in force until

Issued at the day of

Here follows the seal or signature of the authority entitled to issue this certificate.

(Seal.)

If signed, the following paragraph is to be added:—

The undersigned declares that he is duly authorized by the said Government to issue this certificate.

(Signature.)

Form of Exemption Certificate

EXEMPTION CERTIFICATE

(Official Seal.)

(Country.)

Issued under the provisions of the

INTERNATIONAL CONVENTION FOR SAFETY OF LIFE AT SEA, 1929

Name of Ship	Distinctive Number or Letters	Port of Registry	Gross Tonnage

Le Gouvernement

Je, soussigné,

(Nom) certifie

(Nom) certifie

I. Que le navire susvisé satisfait aux prescriptions de la Convention internationale précitée en ce qui concerne la Radiotélégraphie:—

	Prescriptions des Articles de ladite Convention	Dispositions réalisées à bord
Heures de veille.....
Y a-t-il un appareil auto-alarme approuvé?.....
Y a-t-il une installation de secours indépendante?.....
Nombre minimum d'opérateurs.....
Opérateurs supplémentaires ou écouteurs.....
Y a-t-il un radiogoniomètre

Ce certificat est délivré au nom du Gouvernement..... Il est valable jusqu'au

Délivré à

le

19 .

(Placer ici le cachet ou la signature de l'autorité chargée de délivrer ce certificat.)

(Cachet.)

Si le document est signé, le paragraphe suivant est ajouté:

Le soussigné déclare qu'il est dûment autorisé par ledit Gouvernement à délivrer ce certificat.

(Signature.)

Modèle de Certificat de Dispense

CERTIFICAT DE DISPENSE

(Cachet officiel.)

(Nationalité.)

Délivré en vertu des dispositions prévues par la

CONVENTION INTERNATIONALE POUR LA SAUVEGARDE DE LA VIE HUMAINE
EN MER, 1929

Nom du Navire	Numéro ou Lettres distinctives du Navire	Port d'Immatriculation	Tonnage brut

The
I, the undersigned,

(Name) Government certify
(Name) certify

That the above-mentioned ship is under the authority conferred by Article
.....of the International Convention referred to above exempted from the
requirements of†.....of the Convention
on the voyages
to

* Insert here *
the conditions, }
if any, on which }
the exemption }
certificate is }
granted. }

This certificate is issued under the authority of the Government.
It will remain in force until

Issued at the day of

Here follows the seal or signature of the authority entitled to issue this certificate.

(Seal.)

If signed, the following paragraph is to be added:—

The undersigned declares that he is duly authorized by the said Government to issue this certificate.

(Signature.)

† Insert here references to Articles and Regulations, specifying particular paragraphs.

Le Gouvernement

Je, soussigné,

(Nom) certifie

(Nom) certifie

Que le navire susvisé est dispensé, en vertu de l'article de la Convention internationale précitée, des prescriptions de†..... de la Convention pour les voyages de à

* Insérer ici } *
les conditions,
s'il en existe,
sous lesquelles
le certificat de
dispense est
accordé.

Ce certificat est délivré au nom du Gouvernement..... Il est valable jusqu'au

Délivré à le 19 ..

(Placer ici le cachet ou la signature de l'autorité chargée de délivrer ce certificat.)

(Cachet.)

Si le document est signé, le paragraphe suivant est ajouté:

Le soussigné déclare qu'il est dûment autorisé par ledit Gouvernement à délivrer ce certificat.

(Signature.)

† Insérer ici la référence aux Articles et aux Règles en spécifiant les paragraphes.

ANNEX II

INTERNATIONAL REGULATIONS FOR PREVENTING COLLISIONS AT SEA

PRELIMINARY

These Rules shall be followed by all vessels upon the high seas and in all waters connected therewith, navigable by sea-going vessels.

In the following Rules every steam vessel which is under sail and not under steam is to be considered a sailing vessel, and every vessel under steam, whether under sail or not, is to be considered a steam vessel.

The words "steam vessel" shall include any vessel propelled by machinery.

The term "under steam" shall mean under any mechanical power.

A vessel is "under way" within the meaning of these Rules when she is not at anchor or made fast to the shore or aground.

The length of a vessel shall be deemed to be the length appearing in her certificate of registry.

RULES CONCERNING LIGHTS, ETC.

The word "visible" in these Rules, when applied to lights, shall mean visible on a dark night with a clear atmosphere.

ARTICLE 1

The Rules concerning lights shall be complied with in all weathers from sunset to sunrise, and during such time no other lights which may be mistaken for the prescribed lights *or impair their visibility* shall be exhibited.

ARTICLE 2

A steam vessel when under way shall carry:—

(a) On or in front of the foremast, or if a vessel without a foremast, then in the fore part of the vessel, at a height above the hull of not less than 20 feet, and if the breadth of the vessel exceeds 20 feet, then at a height above the hull not less than such breadth, so, however, that the light need not be carried at a greater height above the hull than 40 feet, a bright white light, so constructed as to show an unbroken light over an arc of the horizon of 20 points of the compass, so fixed as to throw the light 10 points on each side of the vessel, viz., from right ahead to 2 points abaft the beam on either side, and of such a character as to be visible at a distance of at least 5 miles.

ANNEXE II

RÈGLEMENT INTERNATIONAL POUR PRÉVENIR LES ABORDAGES EN MER

PRÉLIMINAIRES

Le présent Règlement devra être suivi par tous les navires dans les hautes mers et dans toutes les eaux attenantes accessibles aux bâtiments de mer.

Dans les Règles ci-après, tout navire à vapeur qui marche à la voile et non à la vapeur doit être considéré comme un navire à voiles, et tout navire qui marche à la vapeur, qu'il porte ou non des voiles, doit être considéré comme un navire à vapeur.

L'expression "navire à vapeur" doit comprendre tout navire mû par une machine.

L'expression "marchant à la vapeur" doit signifier marchant par un moyen mécanique quelconque.

Un navire "fait route" ou "est en marche," dans le sens de ces Règles, lorsqu'il n'est ni à l'ancre, ni amarré à terre, ni échoué.

La longueur d'un navire est celle qui est donnée par son certificat d'inscription ou d'immatriculation.

RÈGLES CONCERNANT LES FEUX, &c.

Le mot "visible," dans ces Règles, lorsqu'il s'applique à des feux, veut dire visible par une nuit noire, avec une atmosphère pure.

ARTICLE 1ER

Les Règles concernant les feux doivent être observées par tous les temps, du coucher au lever du soleil, et pendant cet intervalle, on ne doit montrer aucun autre feu pouvant être pris pour un des feux prescrits *ou contrariant la visibilité de ces derniers.*

ARTICLE 2

Un navire à vapeur faisant route doit porter:

- (a) Au mât de misaine ou en avant de ce mât, ou bien, si le navire n'a pas de mât de misaine, sur la partie avant du navire, à ~~une~~ hauteur au dessus du plat-bord qui ne soit pas inférieure à 6 m. 10; et, si la largeur du navire dépasse 6 m. 10, à une hauteur au dessus du plat-bord au moins égale à cette largeur, sans qu'il soit néanmoins nécessaire que cette hauteur au dessus du plat-bord dépasse 12 m. 19; un feu blanc brillant, disposé de manière à montrer une lumière ininterrompue sur tout le parcours d'un arc de l'horizon de 20 quarts ou rumbes du compas, soit 10 quarts ou rumbes de chaque côté du navire, c'est-à-dire depuis l'avant jusqu'à 2 quarts sur l'arrière du travers de chaque bord. Ce feu doit être visible d'une distance d'au moins 5 milles.

(b) *Either forward or aft of the white light mentioned in subdivision (a) a second white light similar in construction and character to that light.*

Vessels of less than 150 feet in length shall not be required to carry this second white light, but may do so.

(c) *These two white lights shall be so placed in line with the keel that one shall be at least 15 feet higher than the other and in such a position that the lower light shall be forward of the upper one, and higher than the lights mentioned in Article 2 (d) and (e). The vertical distance between the two white lights shall be less than the horizontal distance. The lower of these two white lights, or if only one is carried, then that light, shall be placed at a height above the hull of not less than 20 feet, and, if the breadth of the vessel exceeds 20 feet, then at a height above the hull not less than such breadth, so, however, that the light need not be carried at a greater height above the hull than 40 feet.*

(b) (d) *On the starboard side a green light so constructed as to show an unbroken light over an arc of the horizon of 10 points of the compass, so fixed as to throw the light from right ahead to 2 points abaft the beam on the starboard side, and of such a character as to be visible at a distance of at least 2 miles.*

(e) (e) *On the port side a red light so constructed as to show an unbroken light over an arc of the horizon of 10 points of the compass, so fixed as to throw the light from right ahead to 2 points abaft the beam on the port side, and of such a character as to be visible at a distance of at least 2 miles.*

(d) (f) *The said green and red side lights shall be fitted with inboard screens projecting at least 3 feet forward from the light, so as to prevent these lights from being seen across the bow.*

(e) ~~A steam vessel when under way may carry an additional white light similar in construction to the light mentioned in subdivision (a). These two lights shall be so placed in line with the keel that one shall be at least 15 feet higher than the other, and in such a position with reference to each other that the lower light shall be forward of the upper one. The vertical distance between these lights shall be less than the horizontal distance.~~

In naval vessels of special construction in which it is not possible to comply fully with the provisions of this Article as to the position of lights or their range of visibility, those provisions shall be followed as closely as circumstances will permit.

ARTICLE 3

A steam vessel when towing another vessel shall, in addition to her side lights, carry two bright white lights in a vertical line one over the other, not less than 6 feet apart, and when towing more than one vessel shall carry an additional bright white light 6 feet above or below such lights, if the length of the tow, measuring from the stern of the towing

- (b) Soit à l'avant, soit à l'arrière du feu blanc prévu au paragraphe (a), un deuxième feu blanc de construction et de caractère semblables.

Le deuxième feu blanc n'est pas obligatoire pour les navires d'une longueur inférieure à 45m. 75, mais ils peuvent le porter.

- (c) Ces deux feux blancs devront être placés dans le plan longitudinal ou parallèlement à ce plan; de manière que l'un d'eux soit plus élevé que l'autre d'au moins 4m. 57 et dans une position telle que le feu inférieur se trouve sur l'avant du feu supérieur et au-dessus des feux prévus aux paragraphes (d) et (e) du présent Article. La distance verticale entre ces deux feux devra être moindre que leur distance horizontale. Le feu blanc prévu au paragraphe (a), lorsqu'il n'y a qu'un seul feu, ou le feu inférieur lorsque le navire porte deux feux, devra se trouver à une hauteur au-dessus du plat-bord qui ne sera pas inférieure à 6m. 10 et, si la largeur dépasse 6m. 10, à une hauteur au-dessus du plat-bord au moins égale à cette largeur, sans qu'il soit néanmoins nécessaire que cette hauteur dépasse 12m. 19.
- (b) (d) A tribord, un feu vert établi de manière à projeter une lumière ininterrompue sur tout le parcours d'un arc de l'horizon de 10 quarts ou rumb de compas, c'est-à-dire depuis l'avant jusqu'à deux quarts sur l'arrière du travers à tribord. Ce feu doit être visible d'une distance d'au moins 2 milles.
- (e) (e) A bâbord, un feu rouge établi de manière à projeter une lumière ininterrompue sur tout le parcours d'un arc de l'horizon de 10 quarts ou rumb de compas, c'est-à-dire depuis l'avant jusqu'à 2 quarts sur l'arrière du travers à bâbord. Ce feu doit être visible d'une distance d'au moins 2 milles.
- (d) (f) Lesdits feux de côté vert et rouge doivent être munis, du côté du bâtiment, d'écrans s'avancant au moins de 0m. 91 en avant du feu, de telle sorte que leur lumière ne puisse pas être aperçue de tribord devant pour le feu rouge et de bâbord devant pour le feu vert.
- (e) Un navire à vapeur faisant route peut porter un feu blanc additionnel de même construction que le feu mentionné au paragraphe (a). Ces deux feux devront être placés dans le plan longitudinal, de manière que l'un soit plus élevé que l'autre d'au moins 4m. 57, et dans une position telle, l'un par rapport à l'autre, que le feu inférieur soit sur l'avant du feu supérieur. La distance verticale entre ces feux devra être moindre que leur distance horizontale.

Sur les navires de guerre d'une construction spéciale, à bord desquels il n'est pas possible de se conformer exactement à toutes les prescriptions du présent Article en ce qui concerne l'emplacement des feux ou la distance à laquelle ils doivent être visibles, on appliquera les présentes Règles aussi exactement qu'il sera possible de le faire.

ARTICLE 3

Tout navire à vapeur remorquant un autre navire doit porter, outre ses feux de côté, deux feux blancs brillants placés verticalement à 1m. 83 au moins l'un de l'autre et, lorsqu'il remorque plus d'un navire, il doit

vessel to the stern of the last vessel towed, exceeds 600 feet. Each of these lights shall be of the same construction and character, and *one of them* shall be carried in the same position as the white light mentioned in Article 2 (a), ~~except the additional light which may and the lowest light shall~~ be carried at a height of not less than 14 feet above the hull.

~~Such steam vessel~~ *The vessel towing and the vessels towed, except the last vessel of the tow, may carry in lieu of the light required in Article 10, a small white light abaft the funnel or aftermast, for the vessel towed to steer by, but such light shall not be visible forward of the beam.*

ARTICLE 4

(a) A vessel which ~~from any accident~~ is not under command shall carry ~~at the same height as the white light mentioned in Article 2 (a);~~ where they can best be seen and, if a steam vessel, in lieu of ~~that light~~ *the lights required in Article 2 (a) and (b), two red lights, in a vertical line one over the other, not less than 6 feet apart, so placed that the lower light shall not be less than 14 feet above the hull, and of such a character as to be visible all round the horizon at a distance of at least 2 miles; and shall by day carry in a vertical line, one over the other not less than 6 feet apart, where they can best be seen, two black balls or shapes each 2 feet in diameter.*

(b) A vessel employed in laying or in picking up a ~~telegraph submarine cable~~ shall carry ~~in the same position as the white light mentioned in Article 2 (a), and if a steam vessel, in lieu of that light~~ *the lights required in Article 2 (a) and (b), three lights in a vertical line, one over the other, not less than 6 feet apart, so placed that the lowest of these lights shall be not less than 14 feet above the hull. The highest and lowest of these lights shall be red, and the middle light shall be white, and they shall be of such a character as to be visible all round the horizon, at a distance of at least 2 miles. By day she shall carry, in a vertical line, one over the other, not less than 6 feet apart, where they can best be seen, three shapes not less than 2 feet in diameter, of which the highest and lowest shall be globular in shape and red in colour, and the middle one diamond in shape and white.*

(c) The vessels referred to in this Article, when not making way through the water, shall not carry the side-lights, but when making way shall carry them.

(d) The lights and shapes required to be shown by this Article are to be taken by other vessels as signals that the vessel showing them is not under command and cannot therefore get out of the way.

There signals are not signals of vessels in distress and requiring assistance. Such signals are contained in Article 31.

ARTICLE 5

A sailing vessel under way, and any vessel being towed, shall carry the same lights as are prescribed by Article 2 for a steam vessel under way, with the exception of the white lights mentioned therein, which they shall never carry.

porter un feu blanc brillant additionnel à 1m. 83 au-dessus ou au-dessous des deux feux précédents, si la longueur de la remorque, mesurée entre l'arrière du remorqueur et l'arrière du dernier navire remorqué, dépasse 183m.

Chacun de ces feux doit être de même construction et de même caractère que le feu blanc mentionné à l'Article 2 (a), ~~à l'exception du feu additionnel qui peut être l'un d'eux sera placé dans la même position que ce dernier feu et le feu inférieur devra se trouver~~ à une hauteur d'au moins 4m. 57 au-dessus du plat-bord.

~~Le remorqueur peut~~ *Le navire remorquant et les navires remorqués, à l'exception du dernier, peuvent porter, au lieu du feu prévu à l'Arrêté 10, en arrière de la cheminée ou du mât de l'arrière, un petit feu blanc sur lequel gouvernent les bâtiments remorqués, mais ce feu ne doit pas être visible sur l'avant du travers du remorqueur.*

ARTICLE 4

(a) Un navire qui, ~~pour une cause accidentelle~~ n'est pas maître de sa manœuvre, doit pendant la nuit porter ~~à la même hauteur que le feu blanc mentionné à l'article 2 (a)~~, à l'endroit où ils seront le plus apparents, et, si ce navire est à vapeur, ~~au lieu des feux prescrits à l'Article 2, (a) et (b),~~ deux feux rouges disposés verticalement à une distance l'un de l'autre d'au moins 1m. 83 ~~et placés de telle sorte que le feu inférieur ne se trouve pas à moins de 4m. 57 au-dessus du plat-bord.~~ Ils devront être d'une intensité suffisante pour être visibles d'une distance d'au moins 2 milles; pendant le jour, ce même navire devra porter, sur une ligne verticale et à 1m. 83 au moins de distance l'un de l'autre, dans l'endroit où ils seront le plus apparents, deux ballons ou marques noirs de 0m. 61 de diamètre chacun.

(b) Un navire employé à poser ou à relever un câble ~~télégraphique sous-marin~~ doit porter, ~~dans la même position que le feu blanc mentionné à l'article 2 (a) et, si c'est un navire à vapeur à la place assignée à ce feu,~~ *au lieu des feux prescrits à l'Article 2 (a) et (b),* trois feux placés sur une ligne verticale à 1m. 83 au moins l'un de l'autre, ~~de telle sorte que le plus bas de ces trois feux ne soit pas situé à moins de 4m. 57 au-dessus du plat-bord.~~ Le feu supérieur et le feu inférieur seront rouges, le feu du milieu blanc. Ils auront une intensité suffisante pour être visibles sur tout l'horizon d'une distance d'au moins 2 milles. De jour, il devra porter, sur une même ligne verticale, à 1m. 83 au moins l'une de l'autre, et placées dans l'endroit le plus apparent, trois marques de 0m. 61 au moins de diamètre chacune, dont la plus haute et la plus basse seront de forme sphérique et de couleur rouge, celle du milieu de forme biconique et de couleur blanche.

(c) Les navires dont il est question dans le présent Article ne porteront pas de feux de côté quand ils n'ont aucun sillage, mais ils devront en avoir s'ils ont de l'erre.

(d) Les feux et les marques de jour prescrits par le présent Article doivent être regardés par les autres navires comme des signaux indiquant que le bâtiment qui les montre n'est pas maître de sa manœuvre et ne peut, par conséquent, s'écarter de la route.

Ces signaux ne sont pas des signaux de navire en détresse et demandant assistance. Ces derniers signaux sont spécifiés à l'Article 31.

ARTICLE 6

Whenever, as in the case of small vessels under way during bad weather, the green and red side lights cannot be fixed, these lights shall be kept at hand lighted and ready for use; and shall, on the approach of or to other vessels, be exhibited on their respective sides in sufficient time to prevent collision, in such manner as to make them most visible, and so that the green light shall not be seen on the port side nor the red light on the starboard side, nor, if practicable, more than 2 points abaft the beam on their respective sides.

To make the use of these portable lights more certain and easy, the lanterns containing them shall each be painted outside with the colour of the light they respectively contain, and shall be provided with proper screens.

ARTICLE 7

Steam vessels of less than 40, and vessels under oars or sails of less than 20, tons gross tonnage, respectively, and rowing boats, when under way, shall not be ~~obliged~~ *required* to carry the lights mentioned in Article 2 (a), (b) and (c), but if they do not carry them they shall be provided with the following lights:—

1. Steam vessels of less than 40 tons shall carry:

(a) In the fore part of the vessel, ~~or~~ on or in front of the funnel, where it can best be seen, and at a height above the gunwale of not less than 9 feet, a bright white light constructed and fixed as prescribed in Article 2 (a), and of such a character as to be visible at a distance of at least 2 3 miles.

(b) Green and red side-lights constructed and fixed as prescribed in Article 2 (b) and (c); (d) and (e), and of such a character as to be visible at a distance of at least 1 mile, or a combined lantern showing a green light and a red light from right ahead to 2 points abaft the beam on their respective sides. Such lantern shall be carried not less than 3 feet below the white light.

2. Small steamboats, such as are carried by sea-going vessels, may carry the white light at a less height than 9 feet above the gunwale, but it shall be carried above the *side-lights* or the combined lantern, mentioned in sub-division 1 (b).

3. Vessels under oars or sails, of less than 20 tons, shall ~~have ready at hand~~ *if they do not carry the side-lights, carry, where it can best be seen, a lantern with showing a green glass light on one side and a red glass light on the other, which, on the approach of or to other vessels, shall be exhibited in sufficient time to prevent collision, of such a character as to be visible at a distance of at least 1 mile so that the green light shall not be seen on the port side nor the red light on the starboard side; provided that, where it is not possible to fix this light, it shall be kept lighted and ready for use, and shall be exhibited in sufficient time to prevent collision.*

ARTICLE 5

Tout navire à voile qui fait route et tout navire remorqué doivent porter les feux prescrits à l'Article 2 pour un navire à vapeur faisant route à l'exception des feux blancs mentionnés dans ledit Article, qu'ils ne doivent jamais porter.

ARTICLE 6

Toutes les fois que les feux de côté, vert et rouge, ne peuvent être fixés à leur poste, comme cela a lieu à bord des petits bâtiments faisant route par mauvais temps, ces feux doivent être tenus sous la main, allumés et prêts à être montrés; si l'on s'approche d'un autre bâtiment ou si l'on en voit un qui s'approche, on doit montrer ces feux à leur bord respectif suffisamment à temps pour prévenir la collision, de telle sorte qu'ils soient bien apparents et que le feu vert ne puisse pas être aperçu de bâbord, ni le feu rouge de tribord, et, s'il est possible, de telle sorte qu'ils ne puissent être vus au delà de 2 quarts sur l'arrière du travers de leur bord respectif.

Afin de rendre plus facile et plus sûr l'emploi de ces feux portatifs, les fanaux doivent être peints extérieurement de la couleur du feu qu'ils contiennent respectivement et doivent être munis d'écrans convenables.

ARTICLE 7

Les navires à vapeur de moins de 40 tonneaux de jauge brute et les navires marchant à l'aviron ou à la voile de moins de 20 tonneaux de jauge brute, ainsi, que les embarcations à l'aviron, lorsqu'ils font route, ne sont pas astreints à porter les feux mentionnés à l'Article 2 (a), (b) et (c); mais, s'ils ne les portent pas, ils doivent être pourvus des feux suivants:

1. Les navires à vapeur de moins de 40 tonneaux doivent porter:

(a) Sur la partie avant du navire, soit sur la cheminée, soit en avant de celle-ci, à l'endroit où il sera le plus apparent et à 2m. 75 au moins au-dessus du plat-bord, un feu blanc brillant construit et fixé comme il est prescrit à l'Article 2 (a) et d'une intensité suffisante pour être visible d'une distance d'au moins 2 3 milles.

(b) Des feux de côté, vert et rouge, construits et fixés comme il est prescrit à l'Article 2 (b) et (c) (d) et (e), et d'une intensité suffisante pour être visibles d'une distance d'au moins 1 mille, ou un fanal combiné pour montrer un feu vert et un feu rouge depuis l'avant jusqu'à 2 quarts sur l'arrière du travers de leur bord respectif. Ce fanal ne doit pas être placé à moins de 0m. 91 au-dessus du feu blanc.

2. Les petits navires à vapeur, tels que les embarcations que portent les bâtiments de mer, peuvent placer le feu blanc à moins de 2m. 74 au-dessus du plat-bord, mais ce feu doit être au-dessus *des feux de côté* ou du fanal combiné mentionné au paragraphe 1 (b).

3. Les petits navires à l'aviron ou à la voile, de moins de 20 tonneaux, s'il ne portent pas les feux de côté doivent avoir prêt sur la main porter, à l'endroit où il sera le plus apparent, un fanal muni d'une glace verte d'un côté, et d'une glace rouge de l'autre côté et s'ils s'approchent d'un autre navire ou s'ils en voient un s'approcher, ils doivent montrer ce fanal assez à temps pour prévenir une collision montrant un feu vert d'un côté et un feu rouge de l'autre côté d'une intensité suffisante pour être visibles d'une distance d'au moins 1 mille et de telle sorte que le feu vert ne puisse être aperçu de bâbord ni le feu rouge de tribord.

4. *Small* rowing boats, whether under oars or sail, shall *only be required* to have ready at hand a *lighted* lantern showing a white light, which shall be temporarily exhibited in sufficient time to prevent collision.

The vessels referred to in this Article shall not be obliged to carry the lights prescribed by Article 4 (a), and Article 11, last paragraph.

ARTICLE 8

Sailing pilot-vessels, when engaged on their station on pilotage duty, *and not at anchor*, shall not show the lights required for other vessels, but shall carry a white light at the masthead, visible all round the horizon, *at a distance of at least 3 miles*, and shall also exhibit a flare-up light or flare-up lights at short intervals, which shall never exceed ~~fifteen~~ *ten* minutes.

On the near approach of or to other vessels they shall have their side-lights lighted, ready for use, and shall flash or show them at short intervals, to indicate the direction in which they are heading, but the green light shall not be shown on the port side, nor the red light on the star-board side.

A *sailing* pilot-vessel of such a class as to be obliged to go alongside of a vessel to put a pilot on board may show the white light instead of carrying it at the masthead, and may, instead of the ~~coloured~~ *side-lights* above mentioned, have at hand, ready for use, a lantern with a green glass on the one side and a red glass on the other, to be used as prescribed above.

A steam pilot-vessel ~~exclusively employed for the service of pilots licensed or certified by any pilotage authority or the Committee of any pilotage district~~, when engaged on her station on pilotage duty and not at anchor, shall, in addition to the lights *and flares* required for ~~all pilot boats sailing pilot-vessels~~, carry at a distance of eight feet below her white mast head light, a red light, visible all round the horizon ~~and of such a character as to be visible on a dark night with a clear atmosphere~~ at a distance of at least ~~two~~ *three* miles, and also the ~~coloured~~ *side-lights* required to be carried by vessels when under way.

All pilot-vessels, when engaged on their stations on pilotage duty and at anchor, shall carry the lights and show the flares prescribed above, *except that the side-lights shall not be shown.*

When not engaged on their stations on pilotage duty, they shall carry the same lights as other vessels of their class and tonnage.

When engaged on her station on pilotage duty and at anchor she shall carry, in addition to the lights required for all pilot boats, the red light above mentioned, but not the coloured side lights.

Pilot vessels, when not engaged on their station on pilotage duty, shall carry lights similar to those of other vessels of their tonnage.

Toutefois, s'il n'est pas possible de fixer ce fanal il devra être maintenu allumé, tenu prêt, sous la main, et montré assez à temps pour prévenir une collision.

4. Les *petites* embarcations à rames, lorsqu'elles marchent à l'aviron ou à la voile, doivent *ne sont soumises qu'à l'obligation d'avoir*, prêt, sous la main, un fanal blanc, qui sera montré temporairement assez à temps pour prévenir une collision.

Les navires dont il est question dans cet Article ne sont pas obligés de porter les feux prescrits par l'Article 4 (a) et par l'Article 11, dernier paragraphe.

ARTICLE 8

Les bateaux-pilotes à voiles, quand ils sont à leurs stations en service de pilotage *et lorsqu'ils ne sont pas mouillés*, ne doivent pas montrer les feux exigés des autres navires; ils doivent porter en tête de mât un feu blanc visible tout autour de l'horizon, à *une distance de 3 milles au moins*, et montrer aussi un ou plusieurs feux provisoires d'une nature quelconque (flare-up light) à de courts intervalles, ne dépassant jamais 15 10 minutes.

S'ils s'approchent d'un autre navire ou s'ils en voient un s'approcher, ils doivent avoir leurs feux de côté allumés, prêts à servir et les démasquer et remasquer à de courts intervalles, pour indiquer la direction de leur cap; mais le feu vert ne doit pas paraître du côté de bâbord, ni le feu rouge du côté de tribord.

Un bateau-pilote à voile, de la catégorie de ceux qui sont obligés d'accoster un navire pour mettre un pilote à bord, peut montrer le feu blanc au lieu de le porter en tête de mât et peut, au lieu des feux de ~~couleurs~~ côté susmentionnés, avoir sous la main, prêt à servir, un fanal muni d'une glace verte d'un côté, et d'une glace rouge de l'autre côté, pour l'employer comme il est dit plus haut.

Un bateau-pilote à vapeur ~~exclusivement employé au service des pilotes patentés ou autorisés par toute autorité de pilotage ou comité d'un district de pilotage~~, doit, lorsqu'il est à sa station en service de pilotage, mais non au mouillage, porter, en plus des feux et des "flare-up lights" exigés pour tous les bateaux-pilotes à voiles, à 2m. 40 au-dessous du feu blanc de tête de mât, un feu rouge visible tout autour de l'horizon d'une distance d'au moins 2 3 milles ~~par nuit noire mais atmosphère claire~~, il doit aussi porter les feux de côté exigés pour les navires en marche.

Tous les bateaux-pilotes en service à leurs stations de pilotage et lorsqu'ils sont mouillés doivent porter les feux et montrer les "flare-up lights" ci-dessus prescrits à l'exception des feux de côté qu'ils ne doivent pas montrer.

Les bateaux-pilotes, lorsqu'ils ne sont pas à leurs stations en service de pilotage doivent porter des feux semblables à ceux des autres navires de leur catégorie et de leur tonnage.

Lorsqu'il est à sa station en service de pilotage, mais au mouillage il doit porter en plus des feux exigés pour tous les bateaux-pilotes, le feu rouge mentionné ci-dessus, mais non les feux de couleur de côté.

Les bateaux-pilotes, lorsqu'ils ne sont pas à leur station en service de pilotage, doivent porter des feux semblables à ceux des autres navires de leur tonnage.

ARTICLE 9*†

Fishing-vessels and fishing-boats, when under way and when not required by this Article to carry or show the lights hereinafter specified, shall carry or show the lights prescribed for vessels of their tonnage under way.

(a) Open boats, by which it is to be understood boats not protected from the entry of sea water by means of a continuous deck, when engaged in any fishing at night with outlying tackle extending not more than 150 feet horizontally from the boat into the seaway, shall carry one all-round white light.

Open boats, when fishing at night, with outlying tackle extending more than 150 feet horizontally from the boat into the seaway, shall carry one all-round white light, and, in addition, on approaching or being approached by other vessels, shall show a second white light at least 3 feet below the first light and at a horizontal distance of at least 5 feet away from it in the direction in which the outlying tackle is attached.

The lights mentioned in this sub-division shall be of such a character as to be visible at a distance of at least 2 miles.

‡(b) Vessels and boats, except open boats as defined in sub-division (a), when fishing with drift-nets, shall, so long as the nets are wholly or partly in the water, carry two white lights where they can best be seen. Such lights shall be placed so that the vertical distance between them shall be not less than 6 feet and not more than 15 feet, and so that the horizontal distance between them, measured in a line with the keel, shall be not less than 5 feet and not more than 10 feet. The lower of these two lights shall be in the direction of the nets, and both of them shall be of such a character as to show all round the horizon, and to be visible at a distance of not less than 3 miles.

Within the Mediterranean Sea and in the seas bordering the coasts of Japan and Korea, § sailing fishing-vessels of less than 20 tons gross tonnage shall not be obliged to carry the lower of these two lights; should they, however, not carry it, they shall show in the same position (in the direction of the net or gear) a white light visible at a distance of not less than one sea mile on the approach of or to other vessels.

(c) Vessels and boats, except open boats as defined in sub-division (a), when line-fishing with their lines out and attached to or hauling their lines, and when not at anchor or stationary within the meaning of sub-division (h), shall carry the same lights as vessels fishing with drift-nets. When shooting lines, or fishing with towing lines, they shall carry the lights prescribed for a steam or sailing vessel under way respectively.

* This article does not apply to Chinese or Siamese vessels.

† The expression "Mediterranean Sea" contained in sub-sections (b) and (c) of this Article includes the Black Sea and the other adjacent inland seas in communication with it.

‡ Dutch vessels and boats when engaged in the "kol," or hand-line, fishing will carry the lights prescribed for vessels fishing with drift-nets.

§ Also, as regards Russian vessels, in the seas (excluding the Baltic) bordering the coasts of Russia.

ARTICLE 9*†

Les bateaux et embarcations de pêche sauf dans les cas ci-dessus sont tenus de porter ou de montrer lorsqu'ils sont en marche les feux réglementaires pour les navires de leur tonnage en marche.

(a) Les bateaux découverts (c'est-à-dire ceux qu'un pont continu ne protège pas de la mer) qui, pendant la durée de la pêche de nuit, portent un appareil immergé ne s'étendant pas à plus de 45m. 72, distance horizontale comptée à partir du bateau sont tenus de porter un feu blanc visible sur tout l'horizon.

Les bateaux découverts, lorsqu'ils pêchent de nuit, avec un appareil immergé qui déborde et s'étend à plus de 45m. 72, comptés à partir du bateau et horizontalement, doivent porter un feu blanc visible sur tout l'horizon et, de plus, lorsqu'ils s'approchent d'un bâtiment ou lorsqu'ils sont rejoints par un navire, doivent montrer un deuxième feu blanc à au moins 0m. 91 au-dessous du premier feu et à une distance horizontale d'au moins 1m. 50 en dehors de ce feu et dans la direction où l'appareil qui déborde est amarré à bord.

Les feux indiqués au présent paragraphe doivent avoir une intensité suffisante pour être visibles d'une distance de 2 milles au moins.

‡ (b) Les bateaux et embarcations, à l'exception des bateaux découverts définis dans le paragraphe (a), lorsqu'ils pêchent avec des filets dérivants, doivent, tant que les filets sont dans l'eau totalement ou en partie, porter deux feux blancs aux endroits où ils peuvent être le plus visibles. Ces feux doivent être placés à une distance verticale l'un de l'autre de 1m. 80 au moins, et de 4m. 50 au plus et à une distance horizontale, dans le sens de la longueur du bateau, de 1m. 50 au moins et de 3 mètres au plus. Le feu inférieur devra être dans la direction des filets et l'ensemble des deux feux devra être visible sur tout l'horizon d'une distance d'au moins 3 milles.

Dans la Méditerranée et dans les mers bordant les côtes du Japon et de la Corée, § les voiliers de pêche de moins de 20 tonneaux de jauge brute ne seront pas tenus de porter le dernier des feux ci-dessus (feu inférieur); mais s'ils ne le portent pas, ils seront tenus de montrer dans la même position (dans la direction du filet ou de l'appareil) un feu blanc visible d'au moins 1 mille à l'approche d'un autre bâtiment.

(c) Les bateaux et embarcations, à l'exception des bateaux découverts tels qu'ils sont définis dans le paragraphe (a), lorsqu'ils pêchent à la ligne avec leurs lignes dehors et amarrées, ou lorsqu'ils halent leurs lignes et lorsqu'ils ne sont pas au mouillage ou stationnaires (voir paragraphe (h)), doivent porter les mêmes feux que les bateaux qui pêchent avec des filets dérivants. Lorsqu'ils élongent leurs lignes ou s'ils pêchent avec des lignes traînantes, ils sont tenus de porter les feux prescrits, suivant le cas, pour les vapeurs ou les voiliers en marche.

* Cet article ne s'applique pas aux navires chinois ou siamois.

† L'expression "mer Méditerranée" employée dans les paragraphes (b) et (c) de cet article comprend la mer Noire et les mers intérieures adjacentes communiquant avec elle.

‡ Les navires et embarcations des Pays-Bas pêchant à la ligne à main ("Kol") montreront les feux prescrits pour les navires pêchant avec les filets dérivants.

§ De même en ce qui concerne les navires russes dans les mers baignant les côtes russes à l'exception de la Baltique.

(h) If a vessel or boat when fishing becomes stationary in consequence of her gear getting fast to a rock or other obstruction, she shall in day-time haul down the day-signal required by sub-division (k); at night show the light or lights prescribed for a vessel at anchor; and, during fog, mist, falling snow, or heavy rain-storms, make the signal prescribed for a vessel at anchor. (See sub-division (d), and the last paragraph of Article 15.)

(i) In fog, mist, falling snow, or heavy rain-storms, drift-net vessels attached to their nets, and vessels when trawling, dredging, or fishing with any kind of drag-net, and vessels line fishing with their lines out, shall, if of 20 tons gross tonnage or upwards, respectively, at intervals of not more than one minute, make a blast; if steam vessels, with the whistle or siren, and, if sailing vessels, with the fog-horn; each blast to be followed by ringing the bell. Fishing vessels and boats of less than 20 tons gross tonnage shall not be obliged to give the above-mentioned signals; but, if they do not, they shall make some other efficient sound signal at intervals of not more than one minute.

(k) All vessels or boats fishing with nets or lines or trawls, when under way, shall in daytime indicate their occupation to an approaching vessel by displaying a basket or other efficient signal where it can best be seen. If vessels or boats at anchor have their gear out, they shall, on the approach of other vessels, show the same signal on the side on which those vessels can pass.

The vessels required by this Article to carry or show the lights hereinbefore specified shall not be obliged to carry the lights prescribed by Article 4 (a) and the last paragraph of Article 11.

ARTICLE 10

~~A vessel which is being overtaken by another shall show from her stern to such last-mentioned vessel a white light or a flare-up light.~~

~~The white light required to be shown by this Article may be fixed and carried in a lantern, but in such case the lantern shall be~~ A vessel when under way shall carry at her stern, a white light so constructed, fitted, and screened, that it shall throw an unbroken light over an arc of the horizon of 12 points of the compass, viz., for 6 points from right aft on each side of the vessel, and of such a character ~~so~~ as to be visible at a distance of at least ~~1 mile~~ 2 miles. Such light shall be carried as nearly as practicable on the same level as the side lights.

In small vessels, if it is not possible on account of bad weather or other sufficient cause for this light to be fixed, a light shall be kept at hand lighted and ready for use, and shall, on the approach of an overtaking vessel, be shown in sufficient time to prevent collision.

For vessels engaged in towing, see Article 3, last paragraph.

(h) Si un bateau ou une embarcation de pêche devient stationnaire, ses engins s'étant trouvés engagés par une roche ou un autre obstacle, il doit, le jour, hisser le signal prévu par le paragraphe (k); de nuit, il doit montrer le feu ou les feux prescrits pour un navire au mouillage, et en temps de brouillard, de brume, de neige ou par tempêtes de pluie, faire le signal de brume des bâtiments au mouillage. (Voir paragraphe (d) et l'Article 15, dernier paragraphe.)

(i) Par brouillard, brume, neige ou tempêtes de pluie, les bateaux à filets dérivants attachés à leurs filets et les bateaux chalutant, draguant ou pêchant avec toute espèce de filets à draguer, les bâtiments pêchant à la ligne avec leurs lignes dehors, doivent, si leur tonnage brut est de 20 tonneaux ou au-dessus, faire entendre, à des intervalles de une minute au plus, un son de leur sifflet ou de leur sirène, si ce sont des vapeurs, et de leur cornet de brume si ce sont des voiliers; chaque son doit être suivi d'une sonnerie de cloche. Les bateaux de pêche et embarcations de moins de 20 tonneaux de jauge brute ne sont pas tenus de faire les signaux ci-dessus; mais s'ils ne les font pas, ils doivent faire entendre quelque autre signal sonore efficace, à des intervalles ne dépassant pas une minute.

(k) Tous les bateaux ou embarcations de pêche en marche se servant de filets, de lignes ou de chaluts, doivent l'indiquer, de jour, à tous bâtiments qui approchent en hissant un panier ou un autre signal efficace à l'endroit où il peut être le plus visible. S'ils sont au mouillage avec leurs engins dehors, ils doivent, à l'approche d'un autre bâtiment, montrer ce même signal du côté où ce bâtiment peut passer.

Les bâtiments visés, par cet Article, ne sont pas obligés, de porter les feux prescrits par l'Article 4, paragraphe (a), et par de dernier paragraphe de l'Article 11.

ARTICLE 10

Un navire qui est rattrapé par un autre doit montrer à celui-ci, de la partie arrière du navire, un feu blanc ou un feu provisoire d'une nature quelconque (flare up).

Le feu blanc mentionné dans cet article peut être fixé et placé dans un fanal, mais, dans ce cas, le fanal doit être. Un navire faisant route doit porter à son arrière un feu de poupe blanc construit, fixé et muni d'écrans de manière à projeter une lumière ininterrompue sur un arc d'horizon de 12 rums ou quarts du compas, soit 6 quarts de chaque bord à partir de l'arrière. Ce feu doit être visible d'au moins 2 milles et placé autant que possible à la même hauteur que les feux de côté.

A bord des petits bâtiments, lorsqu'il n'est pas possible, à cause du mauvais temps ou pour toute autre raison suffisante, de maintenir ce feu en place, on devra avoir sous la main et tout prêt un fanal allumé qui sera montré suffisamment à temps pour éviter un abordage à l'approche de tout navire qui le rattrape.

En ce qui concerne les navires remorquant et remorqués, se rapporter au dernier paragraphe de l'Article 3.

ARTICLE 11

A vessel under 150 feet in length, when at anchor, shall carry forward, where it can best be seen, but at a height not exceeding 20 feet above the hull, a white light in a lantern so constructed as to show a clear, uniform, and unbroken light visible all round the horizon at a distance of at least ± 2 miles.

A vessel of 150 feet or upwards in length, when at anchor, shall carry in the forward part of the vessel, at a height of not less than 20, and not exceeding 40, feet above the hull, one such light, and at or near the stern of the vessel, and at such a height that it shall be not less than 15 feet lower than the forward light, another such light.

Between sunrise and sunset all vessels when at anchor in or near a fairway shall carry, forward, where it can best be seen, one black ball, 2 feet in diameter. The length of a vessel shall be deemed to be the length appearing in her certificate of registry.

A vessel aground in or near a fairway shall carry *by night* the above light or lights and the two red lights prescribed by Article 4 (a), *and by day, where they can best be seen, 3 black balls, each 2 feet in diameter, placed in a vertical line one over the other.*

ARTICLE 12

Every vessel may, if necessary, in order to attract attention, in addition to the lights which she is by these Rules required to carry, show a flare-up light or use any detonating or other efficient sound signal that cannot be mistaken for a *prescribed* distress or fog signal.

ARTICLE 13

Nothing in these Rules shall interfere with the operation of any special rules made by the Government of any nation with respect to additional station and signal lights for two or more ships of war or for vessels sailing under convoy, or with the exhibition of recognition signals adopted by shipowners, which have been authorized by their respective Governments and duly registered and published.

ARTICLE 14

A ~~steam~~ vessel proceeding under sail ~~only, but having her funnel up;~~ when also under steam or other mechanical power shall carry in the daytime, forward, where it can best be seen, one ~~black ball~~ black cone, point upwards, 2 feet in diameter at its base.

ARTICLE 11

Un navire de moins de 45m. 72 de longueur, lorsqu'il est au mouillage, doit porter à l'avant, dans l'endroit où il peut être le plus apparent, mais à une hauteur n'excédant pas 6m. 10 au-dessus du plat-bord, un feu blanc dans un fanal disposé de manière à projeter tout autour de l'horizon une lumière claire, uniforme et non interrompue à une distance d'au moins ± 2 milles.

Un navire de 45m. 72 ou plus de longueur, lorsqu'il est au mouillage, doit porter à la partie avant, à une hauteur au-dessus du plat-bord de 6m. 10 au moins et de 12m. 19 au plus, un feu blanc semblable à celui mentionné au paragraphe précédent et, à l'arrière ou près de l'arrière, un second feu pareil qui doit être à une hauteur telle qu'il ne se trouve pas à moins de 4m. 57 plus bas que le feu de l'avant.

Entre le lever et le coucher du soleil, tous les bâtiments au mouillage dans un chenal ou près d'un chenal porteront à l'avant à l'endroit le plus apparent une boule noire de 0m. 61 de diamètre.

~~On prendra pour la longueur du navire celle qui est donnée par son certificat d'inscription ou d'immatriculation.~~

Tout navire échoué dans un chenal ou près d'un chenal doit porter, *de nuit*, le ou les feux mentionnés ci-dessus, ainsi que les deux feux rouges prescrits par l'Article 4 (a) *et, de jour, à l'endroit le plus apparent, trois boules noires d'un diamètre de 0m. 61 chacune, placées l'une au-dessus de l'autre sur une même ligne verticale.*

ARTICLE 12

Tout navire peut, s'il le juge nécessaire pour appeler l'attention, montrer, en plus des feux prescrits par les présentes règles, un feu provisoire d'une nature quelconque (flare-up light) ou faire usage de tout signal détonant *ou tout autre signal sonore efficace* ne pouvant être pris pour un des signaux prévus comme signal de détresse *ou de brume*.

ARTICLE 13

Les présentes Règles ne doivent en rien gêner la mise à exécution des prescriptions spéciales édictées par un Gouvernement quelconque, quant à un plus grand nombre de feux de position ou de signaux à mettre à bord des bâtiments de guerre au nombre de deux ou davantage, ainsi qu'à bord de bâtiments naviguant en convoi; non plus que l'emploi de signaux de reconnaissance adoptés par les armateurs avec autorisation de leurs Gouvernements respectifs et dûment enregistrés et publiés.

ARTICLE 14

Tout navire ~~à vapeur~~ faisant route à la voile ~~seulement mais ayant sa cheminée dressée~~ *et au même temps au moyen de la vapeur ou de toute autre propulsion mécanique* doit porter, de jour, à l'avant à l'endroit où il sera le plus apparent ~~un ballon noir ou une marque noire~~, un cône noir, de 0 m. 61 de diamètre à la base, la pointe en haut.

SOUND SIGNALS FOR FOG, ETC.

ARTICLE 15

All signals prescribed by this Article for vessels under way shall be given—

1. By “steam vessels” on the whistle or siren.
2. By “sailing vessels and vessels towed” on the fog horn.

The words “prolonged blast” used in this Article, shall mean a blast of from 4 to 6 seconds’ duration.

A steam vessel shall be provided with an efficient whistle or siren, sounded by steam or some substitute for steam, so placed that the sound may not be intercepted by any obstruction, and with an efficient fog-horn, to be sounded by mechanical means, and also with an efficient bell.* A sailing vessel of 20 tons gross tonnage or upwards shall be provided with a similar fog-horn and bell.

In fog, mist, falling snow or heavy rain-storms, whether by day or night, the signals described in this Article shall be used as follows, viz.:—

(a) A steam vessel having way upon her, shall sound, at intervals of not more than 2 minutes, a prolonged blast.

(b) A steam vessel under way, but stopped and having no way upon her, shall sound, at intervals of not more than 2 minutes, 2 prolonged blasts, with an interval of about 1 second between them.

(c) A sailing vessel under way shall sound, at intervals of not more than 1 minute, when on the starboard tack, 1 blast, when on the port tack, 2 blasts in succession, and when with the wind abaft the beam, 3 blasts in succession.

(d) A vessel, when at anchor, shall, at intervals of not more than 1 minute, ring the bell rapidly for about 5 seconds.

In vessels of more than 350 feet in length the bell shall be sounded in the forepart of the vessel, and, in addition, there shall be sounded in the after-part of the vessel, at intervals of not more than 1 minute, a gong or other instrument, the tone of which cannot be confused with the ringing of the bell.

(e) A vessel, when towing, a vessel employed in laying or in picking up a ~~telegraph~~ submarine cable, and a vessel under way, which is unable to get out of the way of an approaching vessel through being not under command, or unable to manœuvre as required by these Rules shall, instead of the signals prescribed in subdivisions (a), (b) and (c) of this Article, at intervals of not more than 2 minutes, sound 3 blasts in succession, viz., 1 prolonged blast followed by 2 short blasts. ~~A vessel towed may give this signal and she shall not give any other.~~

* In all cases where the rules require a bell to be used a drum may be substituted on board Turkish vessels, or a gong where such articles are used on board small sea-going vessels.

SIGNALS PHONIQUES PAR TEMPS DE BRUME, &c.

ARTICLE 15

Tous les signaux prescrits par le présent Article pour les navires faisant route devront être produits :

1. A bord des "navires à vapeur" au moyen du sifflet ou de la sirène;
2. A bord des "navires à voiles" et des navires remorqués au moyen du cornet de brume.

Les mots "son prolongé" employés dans cet Article signifient un son de 4 à 6 secondes de durée.

Tout navire à vapeur doit être pourvu d'un sifflet ou d'une sirène d'une sonorité suffisante, actionné par la vapeur ou tout autre moteur pouvant la remplacer, et placé de telle sorte que le son ne puisse être arrêté par aucun obstacle; il doit aussi être pourvu d'un cornet de brume actionné mécaniquement ainsi que d'une cloche,* l'un et l'autre suffisamment puissants. Tout navire à voiles d'un tonnage brut de 20 tonneaux et au-dessus doit avoir un cornet de brume et une cloche semblables.

Par temps de brume, de brouillard, de bruine, de neige ou pendant les forts grains de pluie, tant de jour que de nuit, les signaux décrits dans le présent Article seront employés comme il suit :

(a) Tout navire à vapeur ayant de l'erre doit faire entendre un son prolongé à des intervalles de deux minutes au plus;

(b) Tout navire à vapeur en route, mais stoppé et n'ayant pas d'erre, doit faire entendre, à des intervalles ne dépassant pas deux minutes, deux sons prolongés séparés par un intervalle d'une seconde environ.

(c) Tout navire à voiles faisant route doit faire entendre à des intervalles n'excédant pas une minute, un son quand il est tribord amures, deux sons consécutifs quand il est bâbord amures et trois sons consécutifs quand il a le vent de l'arrière du travers.

(d) Tout navire au mouillage doit sonner la cloche rapidement pendant 5 secondes environ à des intervalles n'excédant pas une minute.

Sur les navires d'une longueur supérieure à 106m. 75, on devra sonner la cloche sur la partie avant du navire et de plus, sur la partie arrière, à des intervalles ne dépassant pas une minute, faire entendre un gong ou tout autre instrument dont le son ne peut être confondu avec celui de la cloche.

(e) Tout navire qui remorque, tout navire employé à poser ou à lever un câble télégraphique sous-marin, tout navire faisant route et ne pouvant se dérouter de la route d'un navire qui s'approche parce qu'il n'est pas maître de sa manœuvre et qui ne peut manœuvrer comme l'exige ce Règlement, devra, au lieu des signaux prescrits aux paragraphes (a), (b) et (c) du présent Article, faire entendre, à des intervalles ne dépassant pas deux minutes, trois sons consécutifs, savoir: un son prolongé suivi de deux sons brefs. ~~Un navire remorqué peut faire ce signal, mais il n'en fera pas d'autre.~~

* Dans tous les cas où ce règlement prescrit l'emploi de la cloche, un tambour ou un gong peuvent la remplacer sur les navires turcs, ou sur les petits navires de mer qui utilisent ces instruments.

A vessel towed, or if more than one vessel is towed, the last vessel of the tow, shall, at intervals of not more than 2 minutes, sound 4 blasts in succession, viz., 1 prolonged blast followed by 3 short blasts, provided that this signal is not required when it is impossible to keep the vessel manned.

When practicable, the vessel towed shall make this signal immediately after the signal made by the towing vessel.

(f) A vessel aground in or near a fairway shall give the signal prescribed in paragraph (d), and shall, in addition, give 3 separate and distinct strokes on the bell immediately preceding and following each such signal.

Sailing vessels and boats of less than 20 tons gross tonnage shall not be obliged to give the above-mentioned signals, but, if they do not, they shall make some other efficient sound-signal at intervals of not more than 1 minute.*

SPEED OF SHIPS TO BE MODERATE IN FOG, ETC.

ARTICLE 16

Every vessel shall, in a fog, mist, falling snow, or heavy rain-storms, go at a moderate speed, having careful regard to the existing circumstances and conditions.

A steam vessel hearing, apparently forward of her beam, the fog-signal of a vessel the position of which is not ascertained, shall, so far as the circumstances of the case admit, stop her engines, and then navigate with caution until danger of collision is over.

STEERING AND SAILING RULES

Preliminary—Risk of Collision

Risk of collision can, when circumstances permit, be ascertained by carefully watching the compass bearing of an approaching vessel. If the bearing does not appreciably change, such risk should be deemed to exist.

ARTICLE 17

When two sailing vessels are approaching one another, so as to involve risk of collision, one of them shall keep out of the way of the other, as follows, viz.:—

- (a) A vessel which is running free shall keep out of the way of a vessel which is close-hauled.
- (b) A vessel which is close-hauled on the port tack shall keep out of the way of a vessel which is close-hauled on the starboard tack.

* Dutch steam pilot-vessels, when engaged on their station on pilotage duty in fog, mist, falling snow, or heavy rain-storms are required to make at intervals of 2 minutes at most one long blast with the siren, followed after 1 second by a long blast with the steam whistle and again after 1 second by a long blast on the siren. When not engaged on their station on pilotage duty, they make the same signals as other steamships.

Un navire remorqué, ou s'il en est remorqué plus d'un, le dernier navire du convoi devra, à des intervalles ne dépassant pas deux minutes, faire entendre quatre sons consécutifs, c'est-à-dire un son prolongé, suivi de trois sons brefs; ce signal n'est pas obligatoire dans le cas où il ne serait pas possible d'embarquer du personnel à bord du navire remorqué.

Quand il sera possible, le navire remorqué devra faire entendre ce signal immédiatement après le signal fait par le navire remorqueur.

(f) Tout navire échoué dans un chenal ou à proximité d'un chenal émettra le signal prescrit au paragraphe (d) et, de plus, devra faire entendre trois sons de cloche séparés et distincts immédiatement avant et après chaque signal.

Les navires à voiles et embarcations d'un tonnage brut de moins de 20 tonneaux ne sont pas astreints à faire les signaux mentionnés ci-dessus; mais s'ils ne les font pas, ils doivent faire tout autre signal phonique d'une intensité suffisante à des intervalles ne dépassant pas une minute.*

LA VITESSE DES NAVIRES DOIT ÊTRE MODÉRÉE PAR TEMPS DE BRUME, &c.

ARTICLE 16

Tout navire, par temps de brume, de brouillard, de bruine, de neige, ou pendant les forts grains de pluie, doit aller à une vitesse modérée, en tenant attentivement compte des circonstances et des conditions existantes.

Tout navire à vapeur, en entendant, dans une direction qui lui paraît être sur l'avant de son travers, le signal de brume d'un navire dont la position est incertaine, doit, autant que les circonstances du cas le comportent, stopper sa machine et ensuite naviguer avec précaution jusqu'à ce que le danger de collision soit passé.

RÈGLES DE BARRES ET DE ROUTE

Préliminaires—Risque de Collision.

Le risque de collision peut, quand les circonstances le permettent, être constaté par l'observation attentive du relèvement au compas d'un navire qui s'approche. Si ce relèvement ne change pas d'une façon appréciable, on doit en conclure que ce risque existe.

ARTICLE 17

Lorsque deux navires à voiles s'approchent l'un de l'autre, de manière à faire craindre une collision, l'un d'eux doit s'écarter de la route de l'autre comme il suit, savoir:

- (a) Tout navire courant large doit s'écarter de la route d'un navire qui est au plus près.
- (b) Tout navire qui court au plus près bâbord armures doit s'écarter de la route d'un navire qui est au plus près tribord amures.

* Les bateaux-pilotes à vapeur des Pays-Bas quand ils sont à leur station en service de pilotage, par temps de brume, de brouillard, de neige ou pendant les forts grains de pluie, sont astreints à intervalles de deux minutes au plus à faire entendre un son prolongé de la sirène suivi à une seconde d'intervalle par un son prolongé du sifflet à vapeur, suivi de nouveau à une seconde d'intervalle d'un son prolongé de la sirène. Quand ils ne sont pas à leur station en service de pilotage ils font entendre les mêmes signaux que les autres navires à vapeur.

- (c) When both are running free, with the wind on different sides, the vessel which has the wind on the port side shall keep out of the way of the other.
- (d) When both are running free, with the wind on the same side, the vessel which is to windward shall keep out of the way of the vessel which is to leeward.
- (e) A vessel which has the wind aft shall keep out of the way of the other vessel.

ARTICLE 18

When two steam vessels are meeting end on, or nearly end on, so as to involve risk of collision, each shall alter her course to starboard, so that each may pass on the port side of the other.

This Article only applies to cases where vessels are meeting end on, or nearly end on, in such a manner as to involve risk of collision, and does not apply to two vessels which must, if both keep on their respective courses, pass clear of each other.

The only cases to which it does apply are when each of the two vessels is end on, or nearly end on, to the other; in other words, to cases in which, by day, each vessel sees the masts of the other in a line, or nearly in a line, with her own; and, by night, to cases in which each vessel is in such a position as to see both the sidelights of the other.

It does not apply, by day, to cases in which a vessel sees another ahead crossing her own course; or by night, to cases where the red light of one vessel is opposed to the red light of the other, or where the green light of one vessel is opposed to the green light of the other, or where a red light without a green light, or a green light without a red light, is seen ahead, or where both green and red lights are seen anywhere but ahead.

ARTICLE 19

When two steam vessels are crossing, so as to involve risk of collision, the vessel which has the other on her own starboard side shall keep out of the way of the other.

ARTICLE 20

When a steam vessel and a sailing vessel are proceeding in such directions as to involve risk of collision, the steam vessel shall keep out of the way of the sailing vessel.

ARTICLE 21

Where by way of these Rules one of two vessels is to keep out of the way, the other shall keep her course and speed.

NOTE.—When, in consequence of thick weather or other causes, such vessel finds herself so close that collision cannot be avoided by the action

- (c) Lorsque deux navires courent large avec le vent de bords opposés, celui qui reçoit le vent de bâbord doit s'écarter de la route de l'autre.
- (d) Lorsque deux navires courent large avec le vent du même bord, celui qui est au vent doit s'écarter de la route de celui qui est sous le vent.
- (e) Tout navire vent arrière doit s'écarter de la route d'un autre navire.

ARTICLE 18

Lorsque deux navires marchant à la vapeur font des routes directement opposées ou à peu près opposées, de manière à faire craindre une collision, chacun d'eux doit venir sur tribord de manière à passer par bâbord l'un de l'autre.

Cet article ne s'applique qu'aux cas où les navires ont le cap l'un sur l'autre ou presque l'un sur l'autre, en suivant des directions opposées, de telle sorte que la collision soit à craindre; il ne s'applique pas à deux navires qui, s'ils continuent leurs routes respectives, se croisent sûrement sans se toucher.

Les seuls cas que vise cet article sont ceux dans lesquels chacun des deux bâtiments a le cap sur l'autre; en d'autres termes, les cas dans lesquels, pendant le jour, chaque bâtiment voit les mâts de l'autre navire l'un par l'autre ou à très peu près l'un par l'autre et tout à fait ou à très peu près dans le prolongement de son cap; et, pendant la nuit, le cas où chaque bâtiment est placé de manière à voir à la fois les deux feux de côté de l'autre.

Il ne s'applique pas au cas où, pendant le jour, un bâtiment en aperçoit un autre droit devant lui et coupant sa route, ni au cas où, pendant la nuit, chaque bâtiment présentant son feu rouge voit le feu de même couleur de l'autre, où chaque bâtiment présentant son feu vert voit le feu de même couleur de l'autre; ni aux cas où un bâtiment aperçoit droit devant lui un feu rouge sans voir de feu vert, ou aperçoit droit devant lui un feu vert sans voir de feu rouge; enfin, ni au cas où un bâtiment aperçoit à la fois un feu vert et un feu rouge dans toute autre direction que droit devant ou à peu près.

ARTICLE 19

Lorsque deux navires marchant à la vapeur font des routes qui se croisent, de manière à faire craindre une collision, le bâtiment qui voit l'autre par tribord doit s'écarter de la route de cet autre navire.

ARTICLE 20

Lorsque deux navires, l'un à vapeur, l'autre à voiles, courent de manière à risquer de se recontrer, le navire sous vapeur doit s'écarter de la route de celui qui est à voiles.

ARTICLE 21

Quand, d'après les règles tracées ci-dessus, l'un des navires doit changer sa route, l'autre bâtiment doit conserver la sienne et maintenir sa vitesse.

NOTA.—Il peut se faire, par suite de temps couvert ou pour d'autres causes, que deux navires viennent à se trouver tellement rapprochés l'un

of the giving-way vessel alone, she also shall take such action as will best aid to avert collision. (See Articles 27 and 29.)

ARTICLE 22

Every vessel which is directed by these Rules to keep out of the way of another vessel shall, if the circumstances of the case admit, avoid crossing ahead of the other.

ARTICLE 23

Every steam vessel which is directed by these Rules to keep out of the way of another vessel shall, on approaching her, if necessary, slacken her speed or stop or reverse.

ARTICLE 24

Notwithstanding anything contained in these Rules, every vessel, overtaking any other, shall keep out of the way of the overtaken vessel.

Every vessel coming up with another vessel from any direction more than two points abaft her beam, *i.e.*, in such a position, with reference to the vessel which she is overtaking, that at night she would be unable to see either of that vessel's side-lights, shall be deemed to be an overtaking vessel; and no subsequent alteration of the bearing between the two vessels shall make the overtaking vessel a crossing vessel within the meaning of these Rules, or relieve her of the duty of keeping clear of the overtaken vessel until she is finally past and clear.

As by day the overtaking vessel cannot always know with certainty whether she is forward or abaft this direction from the other vessel, she would, if in doubt, assume that she is an overtaking vessel and keep out of the way.

ARTICLE 25

In narrow channels every steam vessel shall, when it is safe and practicable, keep to that side of the fairway or mid-channel which lies on the starboard side of such vessel.

ARTICLE 26

Sailing vessels under way shall keep out of the way of sailing vessels or boats fishing with nets, or lines, or trawls. This Rule shall not give to any vessel or boat engaged in fishing the right of obstructing a fair-way used by vessels other than fishing-vessels or boats.

ARTICLE 27

In obeying and construing these Rules, due regard shall be had to all dangers of navigation and collision, and to any special circumstances which may render a departure from the above Rules necessary in order to avoid immediate danger.

de l'autre que la collision ne puisse être évitée par la manœuvre seule de celui qui doit laisser la route libre; dans ce cas, l'autre doit faire, de son côté, telle manœuvre qu'il jugera la meilleure pour empêcher l'abordage. (Voir Articles 27 et 29.)

ARTICLE 22

Tout navire qui est tenu, d'après ces règles, de s'écarter de la route d'un autre navire doit, si les circonstances de la rencontre le permettent, éviter de couper la route de l'autre navire sur l'avant de celui-ci.

ARTICLE 23

Tout navire à vapeur qui est tenu, d'après ces règles, de s'écarter de la route d'un autre navire, doit, s'il s'approche de celui-ci, ralentir au besoin sa vitesse, ou même stopper ou marcher en arrière, si les circonstances le rendent nécessaire.

ARTICLE 24

Quelles que soient les prescriptions des articles qui précèdent, tout bâtiment qui en rattrape un autre doit s'écarter de la route de ce dernier.

Tout navire qui se rapproche d'un autre en venant d'une direction de plus de 2 quarts sur l'arrière du travers de ce dernier, c'est-à-dire qui se trouve dans une position telle, par rapport au navire qui est rattrapé, qu'il ne pourrait, pendant la nuit, apercevoir aucun des deux feux de côté de celui-ci, doit être considéré comme un navire qui en rattrape un autre; et aucun changement ultérieur dans le relèvement entre les deux bâtiments ne pourra faire considérer le navire qui rattrape l'autre comme croisant la route de ce dernier au sens propre de ces règles, et ne pourra l'affranchir de l'obligation de s'écarter de la route du navire rattrapé jusqu'à ce qu'il l'ait tout à fait dépassé et paré.

Pendant le jour, un bâtiment qui rattrape un autre bâtiment ne pouvant pas toujours reconnaître avec certitude s'il est sur l'avant ou sur l'arrière de cette direction par rapport à ce dernier, doit, s'il y a doute, se considérer comme un navire qui en rattrape un autre et s'écarter de la route de celui-ci.

ARTICLE 25

Dans les passes étroites, tout navire à vapeur doit, quand la prescription est d'une exécution possible et sans danger pour lui prendre la droite du chenal ou du milieu du passage.

ARTICLE 26

Tout navire à voiles faisant route doit s'écarter de la route des navires à voiles ou embarcations pêchant avec des filets, des lignes ou des chaluts. Cette prescription ne donne pas aux navires ou embarcations, qui sont occupés à une opération de pêche, le droit d'obstruer un chenal fréquenté par des navires autres que des navires ou embarcations de pêche.

ARTICLE 27

En suivant et en interprétant les prescriptions qui précèdent, on doit tenir compte de tous les dangers de navigation et de collision, ainsi que des circonstances particulières qui peuvent forcer de s'écarter de ces règles pour éviter un danger immédiat.

SOUND-SIGNALS FOR VESSELS IN SIGHT OF ONE ANOTHER

ARTICLE 28

The words "short blast" used in this Article shall mean a blast of about one second's duration.

When vessels are in sight of one another, a steam vessel under way, in taking any course authorized or required by these Rules, shall indicate that course by the following signals on her whistle or siren, viz.:—

One short blast to mean, "I am directing my course to starboard."

Two short blasts to mean, "I am directing my course to port."

Three short blasts to mean, "My engines are going full speed astern."

NO VESSEL UNDER ANY CIRCUMSTANCES TO NEGLECT
PROPER PRECAUTIONS

ARTICLE 29

Nothing in these Rules shall exonerate any vessel, or the owner, or master, or crew thereof, from the consequences of any neglect to carry lights or signals, or of any neglect to keep a proper look-out, or of the neglect of any precaution which may be required by the ordinary practice of seamen, or by the special circumstances of the case.

RESERVATION OF RULES FOR HARBOURS AND INLAND
NAVIGATION

ARTICLE 30

Nothing in these Rules shall interfere with the operation of a special rule, duly made by local authority, relative to the navigation of any harbour, river, or inland waters.

DISTRESS SIGNALS

ARTICLE 31

When a vessel is in distress and requires assistance from other vessels or from the shore, the following shall be the signals to be used or displayed by her, either together or separately, viz.:—

In the daytime—

1. A gun or other explosive signal fired at intervals of about a minute;
2. The International Code signal of distress; ~~indicated by N.C.~~
3. The ~~distant~~ distance signal, consisting of a square flag, having either above or below it a ball or anything resembling a ball;
4. A continuous sounding with any fog-signal apparatus;
5. *The international distress signal made by radiotelegraphy or radio-telephony, or by any other distance signalling method.*

SIGNAUX PHONIQUES POUR LES NAVIRES QUI S'APERÇOIVENT L'UN L'AUTRE

ARTICLE 28

Les mots “son bref” employés dans cet article signifient un son d'environ une seconde de durée.

Lorsque des navires sont en vue l'un de l'autre, un navire à vapeur qui est en marche doit, en changeant sa route conformément à l'autorisation ou aux prescriptions de ce règlement, indiquer ce changement par les signaux suivants faits au moyen de son sifflet ou de sirène, savoir :

Un son bref pour dire : “Je viens sur tribord.” Deux sons brefs pour dire : “Je viens sur bâbord.” Trois sons brefs pour dire : “Je marche en arrière à toute vitesse.”

OBSERVATION ABSOLUE, EN TOUTES CIRCONSTANCES, DES PRÉCAUTIONS ÉLÉMENTAIRES

ARTICLE 29

Rien de ce qui est prescrit dans ces règles ne doit exonérer un navire ou son propriétaire, ou son capitaine, ou son équipage, des conséquences d'une négligence quelconque, soit au sujet des feux ou des signaux, soit de la part des hommes de veille, soit enfin au sujet de toute précaution que commandent l'expérience ordinaire du marin et les circonstances particulières dans lesquelles se trouve le bâtiment.

RÉSERVE RELATIVE AUX RÈGLES DE NAVIGATION DANS LES PORTS ET À L'INTÉRIEUR DES TERRES

ARTICLE 30

Rien dans ces règles ne doit entraver l'application des règles spéciales, dûment édictées par l'autorité locale, relativement à la navigation dans une rade, dans une rivière ou dans une étendue d'eau intérieure quelconque.

SIGNAUX DE DÉTRESSE

ARTICLE 31

Lorsqu'un bâtiment est en détresse et demande des secours à d'autres navires ou à la terre, il doit faire usage des signaux suivants, ensemble ou séparément, savoir :

Pendant le jour :

1. Coups de canon ou autres signaux explosifs tirés à des intervalles d'une minute environ.
2. Le signal de détresse du Code international, ~~indiqué par les signes NC.~~
3. Le signal de grande distance consistant en un pavillon carré, ayant au-dessus un ballon ou quelque chose ressemblant à un ballon.
4. Un son continu produit par un appareil quelconque pour signaux de brume.
5. *Le signal international de détresse radiotélégraphique ou radio-téléphonique ou autre système de signalisation à grande distance.*

At night—

1. A gun or other explosive signal fired at intervals of about a minute;
2. Flames on the vessel (as from a burning tar-barrel, oil-barrel, etc.);
3. Rockets or shells, throwing stars of any colour or description, fired one at a time, at short intervals;
4. A continuous sounding with any fog-signal apparatus;
5. *The international distress signal made by radiotelegraphy or radiotelephony, or by any other distance signalling method.*

The use of any of the above signals, except for the purpose of indicating that a vessel is in distress, and the use of any signals which may be confused with any of the above signals, is prohibited.

RATIFICATIONS

<i>Country</i>	<i>Date</i>
Denmark..	June 3, 1930.
Netherlands..	October 20, 1930.
Spain..	June 22, 1932.
Canada..	} October 1, 1932.
United Kingdom..	
Finland..	
Germany..	
Italy..	
Norway..	
Sweden..	}
France..	

ACCESSIONS

Brazil..	January 1, 1933.
Hungary..	January 1, 1933.
Iceland..	January 6, 1933.
Portugal..	January 6, 1933.
Danzig....	January 30, 1933.

Pendant la nuit:

1. Coups de canon ou autres signaux explosifs tirés à intervalles d'une minute environ.
2. Flammes sur le navire, telles qu'on peut en produire en brûlant un baril de goudron, à huile, etc.
3. Fusées ou bombes projetant des étoiles de toutes couleurs et de tous genres, ces fusées et bombes lancées une à une à de courts intervalles.
4. Un son continu produit par un appareil quelconque pour signaux de brume.
5. *Le signal international de détresse radiotélégraphique ou radio-téléphonique ou tout autre système de signalisation à grande distance.*

Est interdit, l'usage de l'un quelconque des signaux ci-dessus sauf dans le but d'indiquer qu'un navire est en détresse et l'usage de tout signal susceptible d'être confondu avec un des signaux ci-dessus.

RATIFICATIONS

<i>Pays</i>	<i>Date</i>
Danemark.....	3 juin 1930.
Pays-Bas.....	20 octobre 1930.
Espagne.....	22 juin 1932.
Canada.....	1 octobre 1932.
Royaume-Uni.....	
Finlande.....	
Allemagne.....	
Italie.....	
Norvège.....	
Suède.....	
France.....	

ADHÉSIONS

Brésil.....	1 janvier 1933.
Hongrie.....	1 janvier 1933.
Islande.....	6 janvier 1933.
Portugal.....	6 janvier 1933.
Dantzig.....	30 janvier 1933.

DOMINION OF CANADA

TREATY SERIES, 1932

No. 7

INTERNATIONAL CONVENTION

for

LIMITING THE MANUFACTURE

and

REGULATING THE DISTRIBUTION

of

NARCOTIC DRUGS

with

PROTOCOL OF SIGNATURE

Signed at Geneva, July 13, 1931

Canadian Ratification deposited October 17, 1932



OTTAWA
J. O. PATENAUDE
PRINTER TO THE KING'S MOST EXCELLENT MAJESTY
1933

DOMINION OF CANADA
TREATY SERIES, 1932
No. 7

INTERNATIONAL CONVENTION
for
LIMITING THE MANUFACTURE AND REGULATING
THE DISTRIBUTION OF NARCOTIC DRUGS
with
PROTOCOL OF SIGNATURE

Geneva, July 13, 1931

DOMINION DU CANADA
RECUEIL DES TRAITÉS, 1932
N° 7

CONVENTION INTERNATIONALE
pour
LIMITER LA FABRICATION ET RÉGLEMENTER LA
DISTRIBUTION DES STUPÉFIANTS
avec
LE PROTOCOLE DE SIGNATURE

Genève, le 13 juillet 1931

CONVENTION FOR LIMITING THE MANUFACTURE AND REGULATING THE DISTRIBUTION OF NARCOTIC DRUGS

THE PRESIDENT OF THE GERMAN REICH; THE PRESIDENT OF THE UNITED STATES OF AMERICA; THE PRESIDENT OF THE ARGENTINE REPUBLIC; THE FEDERAL PRESIDENT OF THE AUSTRIAN REPUBLIC; HIS MAJESTY THE KING OF THE BELGIANS; THE PRESIDENT OF THE REPUBLIC OF BOLIVIA; THE PRESIDENT OF THE REPUBLIC OF THE UNITED STATES OF BRAZIL; HIS MAJESTY THE KING OF GREAT BRITAIN, IRELAND, AND THE BRITISH DOMINIONS BEYOND THE SEAS, EMPEROR OF INDIA; THE PRESIDENT OF THE REPUBLIC OF CHILE; THE PRESIDENT OF THE REPUBLIC OF COSTA RICA; THE PRESIDENT OF THE REPUBLIC OF CUBA; HIS MAJESTY THE KING OF DENMARK AND ICELAND; THE PRESIDENT OF THE POLISH REPUBLIC, FOR THE FREE CITY OF DANZIG; THE PRESIDENT OF THE DOMINICAN REPUBLIC; HIS MAJESTY THE KING OF EGYPT; THE PRESIDENT OF THE PROVISIONAL GOVERNMENT OF THE SPANISH REPUBLIC; HIS MAJESTY THE EMPEROR AND KING OF THE KINGS OF ABYSSINIA; THE PRESIDENT OF THE FRENCH REPUBLIC; THE PRESIDENT OF THE HELLENIC REPUBLIC; THE PRESIDENT OF THE REPUBLIC OF GUATEMALA; HIS MAJESTY THE KING OF HEJAZ, NEJD AND DEPENDENCIES; HIS MAJESTY THE KING OF ITALY; HIS MAJESTY THE EMPEROR OF JAPAN; THE PRESIDENT OF THE REPUBLIC OF LIBERIA; THE PRESIDENT OF THE REPUBLIC OF LITHUANIA; HER ROYAL HIGHNESS THE GRAND DUCHESS OF LUXEMBURG; THE PRESIDENT OF THE UNITED STATES OF MEXICO; HIS SERENE HIGHNESS THE PRINCE OF MONACO; THE PRESIDENT OF THE REPUBLIC OF PANAMA; THE PRESIDENT OF THE REPUBLIC OF PARAGUAY; HER MAJESTY THE QUEEN OF THE NETHERLANDS; HIS IMPERIAL MAJESTY THE SHAH OF PERSIA; THE PRESIDENT OF THE POLISH REPUBLIC; THE PRESIDENT OF THE PORTUGUESE REPUBLIC; HIS MAJESTY THE KING OF ROUMANIA; I CAPITANI REGGENTI OF THE REPUBLIC OF SAN MARINO; HIS MAJESTY THE KING OF SIAM; HIS MAJESTY THE KING OF SWEDEN; THE SWISS FEDERAL COUNCIL; THE PRESIDENT OF THE CZECHOSLOVAK REPUBLIC; THE PRESIDENT OF THE REPUBLIC OF URUGUAY; THE PRESIDENT OF THE UNITED STATES OF VENEZUELA,

desiring to supplement the provisions of the International Opium Conventions, signed at The Hague on January 23rd, 1912, and at Geneva on February 19th, 1925, by rendering effective by international agreement the limitation of the manufacture of narcotic drugs to the world's legitimate requirements for medical and scientific purposes and by regulating their distribution,

Have resolved to conclude a Convention for that purpose and have appointed as their Plenipotentiaries:

THE PRESIDENT OF THE GERMAN REICH:

M. Werner Freiherr von Rheinbaden, "Staatssekretär z.D.";

Dr. Waldemar Kahler, Ministerial Counsellor at the Ministry of Interior of the Reich.

CONVENTION POUR LIMITER LA FABRICATION ET RÉGLEMENTER LA DISTRIBUTION DES STUPÉFIANTS

LE PRÉSIDENT DU REICH ALLEMAND; LE PRÉSIDENT DES ÉTATS-UNIS D'AMÉRIQUE; LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE ARGENTINE; LE PRÉSIDENT FÉDÉRAL DE LA RÉPUBLIQUE D'AUTRICHE; SA MAJESTÉ LE ROI DES BELGES; LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE DE BOLIVIE; LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE DES ÉTATS-UNIS DU BRÉSIL; SA MAJESTÉ LE ROI DE GRANDE-BRETAGNE ET D'IRLANDE ET DES DOMINIONS BRITANNIQUES AU DELÀ DES MERS, EMPEREUR DES INDES; LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE DU CHILI; LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE DE COSTA-RICA; LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE DE CUBA; SA MAJESTÉ LE ROI DE DANEMARK ET D'ISLANDE; LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE DE POLOGNE, POUR LA VILLE LIBRE DE DANTZIG; LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE DOMINICAINE; SA MAJESTÉ LE ROI D'EGYPTE; LE PRÉSIDENT DU GOUVERNEMENT PROVISOIRE DE LA RÉPUBLIQUE ESPAGNOLE; SA MAJESTÉ L'EMPEREUR ROI DES ROIS D'ÉTHIOPIE; LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE; LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE HELLÉNIQUE; LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE DE GUATÉMALA; SA MAJESTÉ LE ROI DU HEDJAZ, DU NEDJED ET DÉPENDANCES; SA MAJESTÉ LE ROI D'ITALIE; SA MAJESTÉ L'EMPEREUR DU JAPON; LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE DU LIBÉRIA; LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE DE LITHUANIE; SON ALTESSE ROYALE LA GRANDE-DUCHESSE DE LUXEMBOURG; LE PRÉSIDENT DES ÉTATS-UNIS DU MEXIQUE; SON ALTESSE SÉRÉNISSIME LE PRINCE DE MONACO; LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE DE PANAMA; LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE DU PARAGUAY; SA MAJESTÉ LA REINE DES PAYS-BAS; SA MAJESTÉ IMPÉRIALE LE CHAH DE PERSE; LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE DE POLOGNE; LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE PORTUGAISE; SA MAJESTÉ LE ROI DE ROUMANIE; LES CAPITAINES-RÉGENTS DE LA RÉPUBLIQUE DE SAINT-MARIN; SA MAJESTÉ LE ROI DE SIAM; SA MAJESTÉ LE ROI DE SUÈDE; LE CONSEIL FÉDÉRAL SUISSE; LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE TCHÉCOSLOVAQUE; LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE DE L'URUGUAY; LE PRÉSIDENT DES ÉTATS-UNIS DE VENEZUELA,

désirant compléter les dispositions des Conventions internationales de l'opium signées à La Haye le 23 janvier 1912 et à Genève le 19 février 1925, en rendant effective par voie d'accord international la limitation de la fabrication des stupéfiants aux besoins légitimes du monde pour les usages médicaux et scientifiques, et en réglementant, leur distribution,

Ont décidé de conclure une Convention à cet effet, et ont désigné pour leurs plénipotentiaires:

LE PRÉSIDENT DU REICH ALLEMAND:

M. Werner Freiherr Von Rheinbaben, "Staatssekretär z.D.";

Le docteur Waldemar Kahler, Conseiller ministériel au Ministère de l'Intérieur du Reich.

THE PRESIDENT OF THE UNITED STATES OF AMERICA:

Mr. John K. Caldwell, of the Department of State;
 Mr. Harry J. Anslinger, Commissioner of Narcotics;
 Mr. Walter Lewis Treadway, M.D., F.A.C.P., Assistant Surgeon-General,
 United States Public Health, Service Chief, Division of Mental Hygiene;
 Mr. Sanborn Young, Member of the Senate of the State of California.

THE PRESIDENT OF THE ARGENTINE REPUBLIC:

Dr. Fernando Perez, Ambassador Extraordinary and Plenipotentiary to His Majesty the King of Italy.

THE FEDERAL PRESIDENT OF THE AUSTRIAN REPUBLIC:

M. Emerich Pflügl, Envoy Extraordinary and Minister Plenipotentiary,
 Permanent Representative accredited to the League of Nations;
 Dr. Bruno Schultz, Police Director and "Conseiller aulique," Member of
 the Advisory Committee on Traffic in Opium and Other Dangerous
 Drugs.

HIS MAJESTY THE KING OF BELGIUM:

Dr. F. de Myttenaere, Principal Inspector of Chemistry at Hal.

THE PRESIDENT OF THE REPUBLIC OF BOLIVIA:

Dr. M. Cuellar, Member of the Advisory Committee on Traffic in Opium
 and Other Dangerous Drugs.

THE PRESIDENT OF THE REPUBLIC OF THE UNITED STATES OF BRAZIL:

M. Raul do Rio Branco, Envoy Extraordinary and Minister Plenipotentiary
 to the Swiss Federal Council.

HIS MAJESTY THE KING OF GREAT BRITAIN, IRELAND AND THE BRITISH DOMINIONS
 BEYOND THE SEAS, EMPEROR OF INDIA:

For Great Britain and Northern Ireland and all parts of the British Empire
 which are not separate Members of the League of Nations:

Sir Malcolm Delevingne, K.C.B., Permanent Deputy-Under-Secretary
 in the Home Office.

For the Dominion of Canada:

Colonel C. H. L. Sharman, C.M.G., C.B.E., Chief Narcotic Division,
 Department of Pensions and National Health.

Dr. Walter A. Riddell, M.A., Ph.D., Dominion of Canada Advisory
 Officer accredited to the League of Nations.

For India:

Dr. R. P. Paranjpye, Member of the Council of India.

THE PRESIDENT OF THE REPUBLIC OF CHILE:

M. Enrique Gajardo, Member of the Permanent Delegation accredited to
 the League of Nations.

THE PRESIDENT OF THE REPUBLIC OF COSTA RICA:

Dr. Viriato Figueredo Lora, Consul at Geneva.

THE PRESIDENT OF THE REPUBLIC OF CUBA:

M. Guillermo de Blanck, Envoy Extraordinary and Minister Plenipotentiary,
 Permanent Delegate accredited to the League of Nations;
 Dr. Benjamin Primelles.

HIS MAJESTY THE KING OF DENMARK AND ICELAND:

M. Gustav Rasmussen, Chargé d'Affaires at Berne.

LE PRÉSIDENT DES ÉTATS-UNIS D'AMÉRIQUE:

M. John K. Caldwell, du Département d'Etat;
 M. Harry J. Anslinger, Commissaire des stupéfiants;
 M. Walter Lewis Treadway, M.D., F.A.C.P., Chirurgien général adjoint,
 Chef du Service de l'Hygiène publique des Etats-Unis, Division de
 l'Hygiène mentale; M. Sanborn Young, Membre du Sénat de l'Etat de
 Californie.

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE ARGENTINE:

Le docteur Fernando Perez, Ambassadeur extraordinaire et plénipotentiaire
 près Sa Majesté le Roi d'Italie.

LE PRÉSIDENT FÉDÉRAL DE LA RÉPUBLIQUE D'AUTRICHE:

M. Emerich Pflügl, Envoyé extraordinaire et Ministre plénipotentiaire,
 Représentant permanent auprès de la Société des Nations;
 Le docteur Bruno Schultz, Directeur de Police et Conseiller aulique, Membre
 de la Commission consultative du trafic de l'opium et autres drogues
 nuisibles.

SA MAJESTÉ LE ROI DES BELGES:

Le docteur F. de Myttenaere, Inspecteur principal des pharmacies à Hal.

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE DE BOLIVIE:

Le docteur M. Cuellar, Membre de la Commission consultative du trafic
 de l'opium et autres drogues nuisibles.

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE DES ÉTATS-UNIS DU BRÉSIL:

M. Raul do Rio Branco, Envoyé extraordinaire et Ministre plénipotentiaire
 près le Conseil fédéral suisse.

SA MAJESTÉ LE ROI DE GRANDE-BRETAGNE ET D'IRLANDE ET DES DOMINIONS
BRITANNIQUES AU DELÀ DES MERS, EMPEREUR DES INDES:

Pour la Grande-Bretagne et l'Irlande du Nord, ainsi que toutes les parties
 de l'Empire britannique non Membres séparés de la Société des
 Nations:

Sir Malcolm Delevingne, K.C.B., Adjoint permanent au Secrétaire
 d'Etat, Ministère de l'Intérieur.

Pour le Dominion du Canada:

Le colonel C. H. L. Sharman, C.M.G., C.B.E., Chef de la Division des
 stupéfiants, Département des Pensions et de l'Hygiène publique;

Le docteur Walter A. Riddell, M.A., Ph.D. "Advisory Officer" du
 Dominion du Canada auprès de la Société des Nations.

Pour l'Inde:

Le docteur R. P. Paranjpye, Membre du Conseil de l'Inde.

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE DU CHILI:

M. Enrique Gajardo, Membre de la Délégation permanente auprès de la
 Société des Nations.

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE DE COSTA-RICA:

Le docteur Viriato Figueredo Lora, Consul à Genève.

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE DE CUBA:

M. Gillermo de Blanck, Envoyé extraordinaire et Ministre plénipotentiaire,
 Délégué permanent auprès de la Société des Nations;

Le docteur Benjamin Primelles.

SA MAJESTÉ LE ROI DE DANEMARK ET D'ISLANDE:

M. Gustav Rasmussen, Chargé d'Affaires à Berne.

THE PRESIDENT OF THE POLISH REPUBLIC (for the Free City of Danzig):

M. François Sokal, Minister Plenipotentiary, Permanent Delegate accredited to the League of Nations.

THE PRESIDENT OF THE DOMINICAN REPUBLIC:

M. Charles Ackermann, Consul-General at Geneva.

HIS MAJESTY THE KING OF EGYPT:

T. W. Russell Pasha, Chief of Police of Cairo and Director of the Central Bureau for Information with regard to Narcotics.

THE PRESIDENT OF THE PROVISIONAL GOVERNMENT OF THE SPANISH REPUBLIC:

M. Julio Casares, Head of Section at the Ministry for Foreign Affairs.

HIS MAJESTY THE EMPEROR AND KING OF THE KINGS OF ABYSSINIA:

Count Lagarde, Duke of Entotto, Minister Plenipotentiary, Representative accredited to the League of Nations.

THE PRESIDENT OF THE FRENCH REPUBLIC:

M. Gaston Bourgois, Consul of France.

THE PRESIDENT OF THE HELENIC REPUBLIC:

M. R. Raphaël, Permanent Delegate accredited to the League of Nations.

THE PRESIDENT OF THE REPUBLIC OF GUATEMALA:

M. Luis Martinez Mont, Professor of Experimental Psychology in Secondary Schools of State.

HIS MAJESTY THE KING OF HEJAZ, NEJD AND DEPENDENCIES:

Cheik Hafiz Wahba, Envoy Extraordinary and Minister Plenipotentiary to His Britannic Majesty.

HIS MAJESTY THE KING OF ITALY:

M. Stefano Cavazzoni, Senator, former Minister of Labour.

HIS MAJESTY THE EMPEROR OF JAPAN:

M. Setsuzo Sawada, Minister Plenipotentiary, Director of the Japanese Bureau accredited to the League of Nations;

M. Shigeo Ohdachi, Secretary at the Ministry for Home Affairs, Head of the Administrative Section.

THE PRESIDENT OF THE REPUBLIC OF LIBERIA:

Dr. Antoine Sottile, Envoy Extraordinary and Minister Plenipotentiary, Permanent Delegate accredited to the League of Nations.

THE PRESIDENT OF THE REPUBLIC OF LITHUANIA:

Dr. Dovas Zaunius, Minister for Foreign Affairs.

M. Juozas Sakalauskas, Head of Section at the Ministry for Foreign Affairs.

HER ROYAL HIGHNESS THE GRAND-DUCHESS OF LUXEMBURG:

M. Charles Vermaire, Consul at Geneva.

THE PRESIDENT OF THE UNITED STATES OF MEXICO:

M. Salvador Martinez de Alva, Permanent Observer accredited to the League of Nations.

HIS SERENE HIGHNESS THE PRINCE OF MONACO:

M. Conrad E. Hentsch, Consul-General at Geneva.

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE DE POLOGNE (pour la ville libre de Dantzig):
M. François Sokal, Ministre plénipotentiaire, Délégué permanent auprès de la Société des Nations.

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE DOMINICAINE:
M. Charles Ackermann, Consul général à Genève.

SA MAJESTÉ LE ROI D'EGYPTE:
T. W. Russell pacha, Commandant de la police du Caire et Directeur du Bureau central des informations relatives aux narcotiques.

LE PRÉSIDENT DU GOUVERNEMENT PROVISOIRE DE LA RÉPUBLIQUE ESPAGNOLE:
M. Julio Casares, Chef de section au Ministère des Affaires étrangères.

SA MAJESTÉ L'EMPEREUR ROI DES ROIS D'ÉTHIOPIE:
Le comte Lagarde, duc d'Entotto, Ministre plénipotentiaire, Représentant auprès de la Société des Nations.

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE:
M. Gaston Bourgeois, Consud de France.

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE HELLÉNIQUE:
M. R. Raphaël, Délégué permanent auprès de la Société des Nations.

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE DE GUATÉMALA:
M. Luis Martinez Mont, Professeur de psychologie expérimentale aux Ecoles secondaires de l'Etat.

SA MAJESTÉ LE ROI DU HEDJAZ, DU NEDJED ET DÉPENDANCES:
Cheik Hafiz Wahba, Envoyé extraordinaire et Ministre plénipotentiaire près Sa Majesté Britannique.

SA MAJESTÉ LE ROI D'ITALIE:
M. Stefano Cavazzoni, Sénateur, ancien Ministre du Travail.

SA MAJESTÉ L'EMPEREUR DU JAPON:
M. Setsuzo Sawada, Ministre plénipotentiaire, Directeur du Bureau du Japon auprès de la Société des Nations;
M. Shigeo Ohdachi, Secrétaire au Ministère de l'Intérieur, Chef de la Section administrative.

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE DE LIBÉRIA:
Le docteur Antoine Sottile, Envoyé extraordinaire et Ministre plénipotentiaire, Délégué permanent auprès de la Société des Nations.

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE DE LITHUANIE:
Le docteur Dovas Zaunius, Ministre des Affaires étrangères.
M. Juozas Sakalauskas, Chef de Section au Ministère des Affaires étrangères.

SON ALTESSE ROYALE LA GRANDE-DUCHESSE DE LUXEMBOURG:
M. Charles Vermaire, Consul à Genève.

LE PRÉSIDENT DES ÉTATS-UNIS DU MEXIQUE:
M. Salvador Martinez de Alva, Observateur permanent auprès de la Société des Nations.

SON ALTESSE SÉRÉNISSIME LE PRINCE DE MONACO:
M. Conrad E. Hentsch, Consul général à Genève.

THE PRESIDENT OF THE REPUBLIC OF PANAMA:

Dr. Ernesto Hoffmann, Consul-General at Geneva.

THE PRESIDENT OF THE REPUBLIC OF PARAGUAY:

Dr. Ramon V. Caballero de Bedoya, Envoy Extraordinary and Minister Plenipotentiary to the President of the French Republic, Permanent Delegate accredited to the League of Nations.

HER MAJESTY THE QUEEN OF THE NETHERLANDS:

M. W. G. van Wettum, Government Adviser for International Opium Questions.

HIS IMPERIAL MAJESTY THE SHAH OF PERSIA:

M. A. Sepahbody, Envoy Extraordinary and Minister Plenipotentiary to the Swiss Federal Council, Permanent Delegate accredited to the League of Nations.

THE PRESIDENT OF THE POLISH REPUBLIC:

M. Witold Chodźko, Former Minister.

THE PRESIDENT OF THE PORTUGUESE REPUBLIC:

Dr. Augusto de Vasconcellos, Minister Plenipotentiary, General Director of the Portuguese Secretariat of the League of Nations;

Dr. Alexandro Ferraz de Andrade, First Secretary of Legation, Chief of the Portuguese Office accredited to the League of Nations.

HIS MAJESTY THE KING OF ROUMANIA:

M. Constantin Antoniadé, Envoy Extraordinary and Minister Plenipotentiary accredited to the League of Nations.

I CAPITANI REGGENTI OF THE REPUBLIC OF SAN MARINO:

Professor C. E. Ferri, Advocate.

HIS MAJESTY THE KING OF SIAM:

His Serene Highness Prince Damras, Envoy Extraordinary and Minister Plenipotentiary to His Britannic Majesty, Permanent Representative accredited to the League of Nations.

HIS MAJESTY THE KING OF SWEDEN:

M. K. I. Westman, Envoy Extraordinary and Minister Plenipotentiary to the Swiss Federal Council.

THE SWISS FEDERAL COUNCIL:

M. Paul Dinichert, Minister Plenipotentiary, Chief of the Division for Foreign Affairs of the Federal Political Department;

Dr. Henri Carrière, Director of the Federal Service of Public Health.

THE PRESIDENT OF THE CZECHOSLOVAK REPUBLIC:

M. Zdenek Fierlinger, Envoy Extraordinary and Minister Plenipotentiary to the Swiss Federal Council, Permanent Delegate accredited to the League of Nations.

THE PRESIDENT OF THE REPUBLIC OF URUGUAY:

Dr. Alfredo de Castro, Envoy Extraordinary and Minister Plenipotentiary to the Swiss Federal Council.

THE PRESIDENT OF THE UNITED STATES OF VENEZUELA:

Dr. L. G. Chacín-Itriago, Chargé d'Affaires at Berne, Member of the Medical Academy of Caracas.

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE DE PANAMA:

Le docteur Ernesto Hoffmann, Consul général à Genève.

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE DU PARAGUAY:

Le docteur Ramón V. Caballero de Bedoya, Envoyé extraordinaire et Ministre plénipotentiaire près le Président de la République française, Délégué permanent auprès de la Société des Nations.

SA MAJESTÉ LA REINE DES PAYS-BAS:

M. W. G. van Wettum, Conseiller du Gouvernement pour les affaires internationales de l'opium.

SA MAJESTÉ IMPÉRIALE LE CHAH DE PERSE:

M. A. Sepahbody, Envoyé extraordinaire et Ministre plénipotentiaire près le Conseil fédéral suisse, Délégué permanent auprès de la Société des Nations.

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE DE POLOGNE:

M. Witold Chodźko, ancien Ministre.

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE PORTUGAISE:

Le docteur Augusto de Vasconcellos, Ministre plénipotentiaire, Directeur général du Secrétariat portugais de la Société des Nations;

Le docteur Alexandro Ferraz de Andrade, premier Secrétaire de Légation, Chef de la Chancellerie portugaise auprès de la Société des Nations.

SA MAJESTÉ LE ROI DE ROUMANIE:

M. Constantin Antoniadé, Envoyé extraordinaire et Ministre plénipotentiaire auprès de la Société des Nations.

LES CAPITAINES-RÉGENTS DE LA RÉPUBLIQUE DE SAINT-MARIN:

Le professeur C. E. Ferri, Avocat.

SA MAJESTÉ LE ROI DE SIAM:

Son Altesse Sérénissime le Prince Damras, Envoyé extraordinaire et Ministre plénipotentiaire près Sa Majesté Britannique, Représentant permanent auprès de la Société des Nations.

SA MAJESTÉ LE ROI DE SUÈDE:

M. K. I. Westman, Envoyé extraordinaire et Ministre plénipotentiaire près le Conseil fédéral suisse.

LE CONSEIL FÉDÉRAL SUISSE:

M. Paul Dinichert, Ministre plénipotentiaire, Chef de la Division des Affaires étrangères du Département politique fédéral;

Le docteur Henri Carrière, Directeur du Service fédéral de l'Hygiène publique.

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE TCHÉCOSLOVAQUE:

M. Zdeněk Fierlinger, Envoyé extraordinaire et Ministre plénipotentiaire près le Conseil fédéral suisse, Délégué permanent auprès de la Société des Nations.

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE DE L'URUGUAY:

Le docteur Alfredo de Castro, Envoyé extraordinaire et Ministre plénipotentiaire près le Conseil fédéral suisse.

LE PRÉSIDENT DES ÉTATS-UNIS DU VENEZUELA:

Le docteur L. G. Ghacín-Itriago, Chargé d'Affaires à Berne, Membre de l'Académie de médecine de Caracas.

Who, having communicated to one another their full powers, found in good and due form, have agreed as follows:—

CHAPTER I.—DEFINITIONS

Article 1

Except where otherwise expressly indicated, the following definitions shall apply throughout this Convention:—

1. The term “Geneva Convention” shall denote the International Opium Convention signed at Geneva on February 19, 1925.

2. The term “the drugs” shall denote the following drugs whether partly manufactured or completely refined:—

Group I.

Sub-group (a):

(i) Morphine and its salts, including preparations made directly from raw or medicinal opium and containing more than 20 per cent of morphine;

(ii) Diacetylmorphine and the other esters of morphine and their salts;

(iii) Cocaine and its salts, including preparations made direct from the coca leaf and containing more than 0.1 per cent of cocaine, all the esters of ecgonine and their salts;

(iv) Dihydrohydroxycodeinone (of which the substance registered under the name of eucodal is a salt); dihydrocodeinone (of which the substance registered under the name of dicodide is a salt), dihydromorphinone (of which the substance registered under the name of dilauidide is a salt), acetyldihydrocodeinone or acetyldemethylodihydrothebaine (of which the substance registered under the name of acedicone is a salt); dihydromorphine (of which the substance registered under the name of paramorfan is a salt), their esters and the salts of any of these substances and of their esters, morphine-N-oxide registered trade name genomorphine), also the morphine-N-oxide derivatives, and the other pentavalent nitrogen morphine derivatives.

Sub-group (b):

Ecgonine, thebaine and their salts, benzylmorphine and the other ethers of morphine, and their salts, except methylmorphine (codeine), ethylmorphine and their salts.

Group II.

Methylmorphine (codeine), ethylmorphine and their salts.

The substances mentioned in this paragraph shall be considered as drugs even if produced by a synthetic process.

The terms “Group I” and “Group II” shall respectively denote Groups I and II of this paragraph.

3. “Raw opium” means the spontaneously coagulated juice obtained from the capsules of the *Papaver somniferum L.*, which has only been submitted to the necessary manipulations for packing and transport, whatever its content of morphine.

“Medicinal opium” means raw opium which has undergone the processes necessary to adapt it for medicinal use in accordance with the requirements of the national pharmacopœia, whether in powder form or granulated or otherwise or mixed with neutral materials.

Lesquels, après s'être communiqué leurs pleins pouvoirs, trouvés en bonne et due forme, sont convenus des dispositions suivantes:—

CHAPITRE I.—DÉFINITIONS

Article premier

Sauf indication expresse contraire, les définitions ci-après s'appliquent à toutes les dispositions de la présente Convention:—

1. Par "Convention de Genève", on entend la Convention internationale de l'opium signée à Genève le 19 février 1925.

2. Par "Drogues", on entend les drogues suivantes, qu'elles soient partiellement fabriquées ou entièrement raffinées:—

Groupe I.

Sous-groupe (a):

(i) La morphine et ses sels, y compris les préparations faites en partant directement de l'opium brut ou médicinal et contenant plus de 20% de morphine;

(ii) La diacétylmorphine et les autres esters (éthers-sels) de la morphine et leurs sels;

(iii) La cocaïne et ses sels, y compris les préparations faites en partant directement de la feuille de coca et contenant plus de 0,1% de cocaïne, tous les esters de l'ecgonine et leurs sels;

(iv) La dihydrooxycodéinone (dont l'eucodal, nom déposé, est un sel), la dihydrocodéinone (dont le dicodide, nom déposé, est un sel), la dihydromorphinone (dont le dilaudide, nom déposé, est un sel), l'acétylodihydrocodéinone ou l'acétylodéméthylodihydrothémaïne (dont l'acéedicone, nom déposé, est un sel), la dihydromorphine (dont le paramorfan, nom déposé, est un sel), leurs esters et les sels de l'une quelconque de ces substances et leurs esters, la N-oxymorphine (génomorphine, nom déposé), les composés N-oxymorphiniques, ainsi que les autres composés morphiniques à azote pentavalent.

Sous-groupe (b):

L'ecgonine, la thébaïne et leurs sels, les éthers-oxydes de la morphine, tels que la benzylmorphine, et leurs sels, à l'exception de la méthylmorphine (codéine), de l'éthylmorphine et de leurs sels.

Groupe II.

La méthylmorphine (codéine), l'éthylmorphine et leurs sels.

Les substances mentionnées dans le présent paragraphe seront considérées comme "drogues", même lorsqu'elles seront produites par voie synthétique.

Les termes "Groupe I" et "Groupe II" désignent respectivement les groupes I et II du présent paragraphe.

3. Par "opium brut", on entend le suc coagulé spontanément, obtenu des capsules du pavot somnifère (*papaver somniferum* L.) et n'ayant subi que les manipulations nécessaires à son emballage et à son transport, quelle que soit sa teneur en morphine.

Par "opium médicinal", on entend l'opium qui a subi les préparations nécessaires pour son adaptation à l'usage médical, soit en poudre ou granulé, soit en forme de mélange avec des matières neutres, selon les exigences de la pharmacopée.

"Morphine" means the principal alkaloid of opium having the chemical formula $C_{17}H_{19}O_3N$.

"Diacetylmorphine" means diacetylmorphine (diamorphine, heroin) having the formula $C_{21}H_{23}O_5N$ ($C_{17}H_{17}(C_2H_3O)_2O_3N$).

"Coca leaf" means the leaf of the *Erythroxylon Coca* Lamarek and the *Erythroxylon novogranatense* (Morris) *Hieronymus* and their varieties, belonging to the family of Erythroxylaceæ and the leaf of other species of this genus from which it may be found possible to extract cocaine, either directly or by chemical transformation.

"Cocaine" means methyl-benzoyl laevo-ecgonine ($[\alpha]_D^{20} = -16.4$) in 20 per cent solution of chloroform of which the formula is $C_{17}H_{21}O_4N$.

"Ecgonine" means laevo-ecgonine ($[\alpha]_D^{20} = -45.6$ in 5 per cent solution of water), of which the formula is $C_9H_{15}O_3N.H_2O$, and all the derivatives of laevo-ecgonine which might serve industrially for its recovery.

The following drugs are defined by their chemical formulæ as set out below:

Dihydrohydroxycodeinone	$C_{18}H_{21}O_4N$	
Dihydrocodeinone	$C_{18}H_{21}O_3N$	
Dihydromorphinone	$C_{17}H_{19}O_3N$	
Acetyldihydrocodeinone or	$C_{20}H_{23}O_4N$	$(C_{18}H_{20}(C_2H_3O)O_3N)$
Acetyldemethylodihydrothebaine .. }		
Dihydromorphine	$C_{17}H_{21}O_3N$	
Morphine-N-Oxide	$C_{17}H_{19}O_4N$	
Thebaine	$C_{19}H_{21}O_3N$	
Methylmorphine (codeine)	$C_{18}H_{21}O_3N$	$(C_{17}H_{18}(CH_3O)O_2N)$
Ethylmorphine	$C_{19}H_{23}O_3N$	$(C_{17}H_{18}(C_2H_5O)O_2N)$
Benzylmorphine	$C_{24}H_{25}O_3N$	$(C_{17}H_{18}(C_7H_7O)O_2N)$

4. The term "manufacture" shall include any process of refining.

The term "conversion" shall denote the transformation of a drug by a chemical process, with the exception of the transformation of alkaloids into their salts.

When one of the drugs is converted into another of the drugs this operation shall be considered as conversion in relation to the first-mentioned drug and as manufacture in relation to the other.

The term "estimates" shall denote estimates furnished in accordance with Articles 2 to 5 of this Convention and, unless the context otherwise requires, shall include supplementary estimates.

The term "reserve stocks" in relation to any of the drugs shall denote the stocks required

- (i) For the normal domestic consumption of the country or territory in which they are maintained ,
- (ii) For conversion in that country or territory, and
- (iii) For export.

The term "Government stocks" in relation to any of the drugs shall denote stocks kept under Government control for the use of the Government and to meet exceptional circumstances.

Except where the context otherwise requires, the term "export" shall be deemed to include re-export.

Par "morphine", on entend le principal alcaloïde de l'opium ayant la formule chimique $C^{17}H^{19}O^3N$.

Par "diacétylmorphine" (diamorphine, héroïne) ayant la formule $C^{21}H^{23}O^5N$ ($C^{17}H^{17}(C^2H^3O)^2O^3N$).

Par "feuille de coca", on entend la feuille de l'*Erythroxylon Coca* Lamarck, de l'*Erythroxylon novo-granatense* (Morris) *Hieronymus* et de leurs variétés, de la famille des Erythroxylacées, et la feuille d'autres espèces de ce genre dont la cocaïne pourrait être extraite directement ou obtenue par transformation chimique.

Par "cocaïne", on entend l'éther méthylique de la benzoylecgonine lévogyre ($[\alpha]_D^{20} = -16^\circ 4$) en solution chloroformique à 20% ayant la formule $C^{17}H^{21}O^4N$.

Par "ecgonine", on entend l'ecgonine lévogyre ($[\alpha]_D^{20} = -45^\circ 6$ en solution aqueuse à 5%) ayant la formule $C^9H^{15}O^3N.H^2O$, et tous les dérivés de cette ecgonine qui pourraient servir industriellement à sa régénération.

Les "drogues" ci-après sont définies par leurs formules chimiques comme suit:—

Dihydrooxycodéine	.....	$C^{18}H^{21}O^4N$	
Dihydrocodéine	.....	$C^{18}H^{21}O^3N$	
Dihydromorphine	.....	$C^{17}H^{19}O^3N$	
Acétylodihydrocodéine ou	} ..	$C^{20}H^{23}O^4N$	$(C^{18}H^{20}(C^2H^3O)O^3N)$
Acétylodéméthylodihydrothébaïne			
Dihydromorphine	.....	$C^{17}H^{21}O^3N$	
N-oxymorphine	.....	$C^{17}H^{19}O^4N$	
Thébaïne	.....	$C^{19}H^{21}O^3N$	
Méthylmorphine (codéine)	.....	$C^{18}H^{21}O^3N$	$(C^{17}H^{18}(CH^3O)O^2N)$
Ethylmorphine	.....	$C^{19}H^{23}O^3N$	$(C^{17}H^{18}(C^2H^5O)O^2N)$
Benzylmorphine	.....	$C^{24}H^{25}O^3N$	$(C^{17}H^{18}(C^7H^7O)O^2N)$

4. Par "fabrication", on entend aussi le raffinage.

Par "transformation", on entend la transformation d'une "drogue" par voie chimique, excepté la transformation des alcaloïdes en leurs sels.

Lorsqu'une des "drogues" est transformée en une autre "drogue", cette opération est considérée comme une transformation par rapport à la première "drogue" et comme une fabrication par rapport à la deuxième.

Par "évaluations", on entend les évaluations fournies conformément aux articles 2 à 5 de la présente Convention et, sauf indication contraire du contexte, y compris les évaluations supplémentaires.

Le terme "stocks de réserve" dans le cas d'une "drogue" quelconque, désigne les stocks requis.

(i) Pour la consommation intérieure normale du pays ou du territoire où ils sont maintenus,

(ii) Pour la transformation dans ce pays ou dans ce territoire, et

(iii) Pour l'exportation.

Le terme "stocks d'Etat", dans le cas d'une "drogue" quelconque, indique les stocks maintenus sous le contrôle de l'Etat, pour l'usage de l'Etat et pour faire face à des circonstances exceptionnelles.

Sauf indication contraire du contexte, le mot "exportation" est considéré comme comprenant la réexportation.

CHAPTER II.—ESTIMATES

Article 2

1. Each High Contracting Party shall furnish annually, for each of the drugs in respect of each of his territories to which this Convention applies, to the Permanent Central Board, constituted under Chapter VI of the Geneva Convention, estimates in accordance with the provisions of Article 5 of this Convention.

2. In the event of any High Contracting Party failing to furnish, by the date specified in paragraph 4 of Article 5, an estimate in respect of any of his territories to which this Convention applies, an estimate will, so far as possible, be furnished by the Supervisory Body specified in paragraph 6 of Article 5.

3. The Permanent Central Board shall request estimates for countries or territories to which this Convention does not apply to be made in accordance with the provisions of this Convention. If for any such country estimates are not furnished, the Supervisory Body shall itself, as far as possible, make the estimate.

Article 3

Any High Contracting Party may, if necessary, in any year furnish in respect of any of his territories supplementary estimates for that territory for that year with an explanation of the circumstances which necessitate such supplementary estimates.

Article 4

1. Every estimate furnished in accordance with the preceding Articles, so far as it relates to any of the drugs required for domestic consumption in the country or territory in respect of which it is made, shall be based solely on the medical and scientific requirements of that country or territory.

2. The High Contracting Parties may, in addition to reserve stocks, create and maintain Government stocks.

Article 5

1. Each estimate provided for in Articles 2 to 4 of this Convention shall be in the form from time to time prescribed by the Permanent Central Board and communicated by the Board to all the Members of the League of Nations and to the non-member States mentioned in Article 27.

2. Every estimate shall show for each country or territory for each year in respect of each of the drugs whether in the form of the alkaloid or salts or of preparations of the alkaloids or salts:—

(a) The quantity necessary for use as such for medical and scientific needs, including the quantity required for the manufacture of preparations for the export of which export authorizations are not required, whether such preparations are intended for domestic consumption or for export;

(b) The quantity necessary for the purpose of conversion, whether for domestic consumption or for export;

(c) The amount of the reserve stocks which it is desired to maintain;

(d) The quantity required for the establishment and maintenance of any Government stocks as provided for in Article 4.

The total of the estimates for each country or territory shall consist of the sum of the amounts specified under (a) and (b) of this paragraph with the addition of any amounts which may be necessary to bring the reserve stocks and

CHAPITRE II.—EVALUATIONS

Article 2

1. Les Hautes Parties contractantes fourniront annuellement au Comité central permanent, institué par le chapitre VI de la Convention de Genève, pour chaque drogue et pour chacun de leurs territoires auxquels s'applique la présente Convention, des évaluations conformes aux dispositions de l'article 5 de la présente Convention.

2. Lorsqu'une Haute Partie contractante n'aura pas fourni d'évaluations pour l'un quelconque de ses territoires auxquels la présente Convention s'applique, à la date prévue à l'article 5, paragraphe 4, ladite évaluation sera établie dans la mesure du possible par l'organe de contrôle prévu à l'article 5, paragraphe 6.

3. Le Comité central permanent demandera pour les pays ou territoires auxquels la présente Convention ne s'applique pas, des évaluations établies conformément aux stipulations de la présente Convention. Si, pour l'un quelconque de ces pays ou territoires, il n'est pas fourni d'évaluation, l'Organe de contrôle en établira lui-même dans la mesure du possible.

Article 3

Toute Haute Partie contractante pourra fournir, si c'est nécessaire, pour une année quelconque et pour l'un quelconque de ses territoires, des évaluations supplémentaires pour ce territoire pour ladite année, en exposant les raisons qui les justifient.

Article 4

1. Toute évaluation fournie conformément aux articles précédents se rapportant à l'une quelconque des "drogues" requises pour la consommation intérieure du pays ou du territoire pour lequel elle est établie, sera fondée uniquement sur les besoins médicaux et scientifiques de ce pays ou de ce territoire.

2. Les Hautes Parties contractantes pourront, en dehors des stocks de réserve, constituer et maintenir des stocks d'Etat.

Article 5

1. Les évaluations prévues aux articles 2 à 4 de la présente Convention devront être établies selon le modèle qui sera prescrit de temps à autre par le Comité central permanent et communiqué par les soins de ce Comité à tous les Membres de la Société des Nations et aux Etats non membres mentionnés à l'article 27.

2. Pour chacune des "drogues", soit sous la forme d'alkaloïdes ou sels ou de préparations d'alkaloïdes ou sels, pour chaque année et pour chaque pays ou territoire, les évaluations devront indiquer:—

(a) La quantité nécessaire pour être utilisée comme telle pour les besoins médicaux et scientifiques, y compris la quantité requise pour la fabrication des préparations pour l'exportation desquelles les autorisations d'exportation ne sont pas requises, que ces préparations soient destinées à la consommation intérieure ou à l'exportation;

(b) La quantité nécessaire aux fins de transformation, tant pour la consommation intérieure que pour l'exportation;

(c) Les stocks de réserve que l'on désire maintenir;

(d) La quantité requise pour l'établissement et le maintien des stocks d'Etat, ainsi qu'il est prévu à l'article 4.

Par total des évaluations pour chaque pays ou territoire, on entend la somme des quantités spécifiées sous les alinéas (a) et (b) du présent paragraphe augmentée des quantités qui peuvent être nécessaires pour porter les stocks des

the Government stocks up to the desired level, or after deduction of any amounts by which those stocks may exceed that level. These additions or deductions shall, however, not be taken into account except in so far as the High Contracting Parties concerned shall have forwarded in due course the necessary estimates to the Permanent Central Board.

3. Every estimate shall be accompanied by a statement explaining the method by which the several amounts shown in it have been calculated. If these amounts are calculated so as to include a margin allowing for possible fluctuations in demand, the estimates must indicate the extent of the margin so included. It is understood that in the case of any of the drugs which are or may be included in Group II, a wider margin may be necessary than in the case of the other drugs.

4. Every estimate shall reach the Permanent Central Board not later than August 1st in the year preceding that in respect of which the estimate is made.

5. Supplementary estimates shall be sent to the Permanent Central Board immediately on their completion.

6. The estimates will be examined by a Supervisory Body. The Advisory Committee on the Traffic in Opium and other Dangerous Drugs of the League of Nations, the Permanent Central Board, the Health Committee of the League of Nations, and the Office international d'Hygiène publique shall each have the right to appoint one member of this Body. The Secretariat of the Supervisory Body shall be provided by the Secretary-General of the League of Nations, who will ensure close collaboration with the Permanent Central Board.

The Supervisory Body may require any further information or details, except as regards requirements for Government purposes, which it may consider necessary, in respect of any country or territory on behalf of which an estimate has been furnished in order to make the estimate complete or to explain any statement made therein, and may, with the consent of the Government concerned, amend any estimate in accordance with any information or details so obtained. It is understood that in the case of any of the drugs which are or may be included in Group II a summary statement shall be sufficient.

7. After examination by the Supervisory Body as provided in paragraph 6 above of the estimates furnished, and after the determination by that Body as provided in Article 2 of the estimates for each country or territory on behalf of which no estimates have been furnished, the Supervisory Body shall forward, not later than November 1 in each year, through the intermediary of the Secretary-General, to all the Members of the League of Nations and non-member States referred to in Article 27, a statement containing the estimates for each country or territory, and, so far as the Supervisory Body may consider necessary, an account of any explanations given or required in accordance with paragraph 6 above, and any observations which the Supervisory Body may desire to make in respect of any such estimate or explanation, or request for an explanation.

8. Every supplementary estimate sent to the Permanent Central Board in the course of the year shall be dealt with without delay by the Supervisory Body in accordance with the procedure specified in paragraphs 6 and 7 above.

CHAPTER III.—LIMITATION OF MANUFACTURE

Article 6

1. There shall not be manufactured in any country or territory in any one year a quantity of any of the drugs greater than the total of the following quantities:—

(a) The quantity required within the limits of the estimates for that country or territory for that year for use as such for its medical and scientific

réserves et les stocks d'Etat au niveau désiré, ou déduction faite de toute quantité dont ces stocks pourraient dépasser ce niveau. Il ne sera tenu compte, toutefois, de ces augmentations ou de ces diminutions que pour autant que les Hautes Parties contractantes intéressées auront fait parvenir en temps utile au Comité central permanent les évaluations nécessaires.

3. Chaque évaluation sera accompagnée d'un exposé de la méthode employée pour calculer les différentes quantités qui y seront inscrites. Si les quantités calculées comportent une marge tenant compte des fluctuations possibles de la demande, l'évaluation devra préciser le montant de la marge ainsi prévue. Il est entendu que, dans le cas de l'une quelconque des "drogues" qui sont ou peuvent être comprises dans le groupe II, il peut être nécessaire de laisser une marge plus large que pour les autres "drogues".

4. Toutes les évaluations devront parvenir au Comité central permanent au plus tard le 1er août de l'année qui précédera celle pour laquelle l'évaluation aura été établie.

5. Les évaluations supplémentaires devront être adressées au Comité central permanent dès leur établissement.

6. Les évaluations seront examinées par un Organe de contrôle. La Commission consultative du trafic de l'opium et autres drogues nuisibles de la Société des Nations, le Comité central permanent, le Comité d'hygiène de la Société des Nations et l'Office international d'Hygiène publique auront le droit de désigner chacun un membre de cet Organe. Le Secrétariat de l'Organe de contrôle sera assuré par le Secrétaire général de la Société des Nations en s'assurant la collaboration étroite du Comité central.

Pour tout pays ou territoire pour lequel une évaluation aura été fournie, l'Organe de contrôle pourra demander, sauf en ce qui concerne les besoins de l'Etat, toute indication ou précision supplémentaire qu'il jugera nécessaire, soit pour compléter l'évaluation, soit pour expliquer les indications qui y figurent; à la suite des renseignements ainsi recueillis, il pourra modifier les évaluations avec le consentement de l'Etat intéressé. Dans le cas de l'une quelconque des (drogues) qui sont ou peuvent être comprises dans le groupe II, une déclaration sommaire sera suffisante.

7. Après avoir examiné, conformément au paragraphe 6, ci-dessus, les évaluations fournies et après avoir fixé, conformément à l'article 2, les évaluations pour les pays ou territoires pour lesquels il n'en aura pas été fourni, l'Organe de contrôle adressera, par l'entremise du Secrétaire général et au plus tard le 1er novembre de chaque année, à tous les Membres de la Société des Nations et aux Etats non membres mentionnés à l'article 27 un état contenant les évaluations pour chaque pays ou territoire; cet état sera accompagné, pour autant que l'Organe de contrôle le jugera nécessaire, d'un exposé des explications fournies ou demandées, conformément au paragraphe 6 ci-dessus, et de toutes observations que l'Organe de contrôle tiendrait à présenter relativement à toute évaluation, explication ou demande d'explication.

8. Toute évaluation supplémentaire communiquée au Comité central permanent au cours de l'année doit être traitée sans délai par l'Organe de contrôle suivant la procédure spécifiée aux paragraphes 6 et 7 ci-dessus.

CHAPITRE III.—LIMITATION DE LA FABRICATION

Article 6

1. Il ne sera fabriqué dans aucun pays ou territoire, au cours d'une année quelconque, de quantité d'une "drogue" quelconque supérieure au total des quantités suivantes:—

(a) La quantité requise, dans les limites des évaluations pour ce pays ou ce territoire, pour cette année, pour être utilisée comme telle pour ses

needs including the quantity required for the manufacture of preparations for the export of which export authorizations are not required, whether such preparations are intended for domestic consumption or for export;

(b) The quantity required within the limits of the estimates for that country or territory for that year for conversion, whether for domestic consumption or for export;

(c) Such quantity as may be required by that country or territory for the execution during the year of orders for export in accordance with the provisions of this Convention;

(d) The quantity, if any, required by that country or territory for the purpose of maintaining the reserve stocks at the level specified in the estimates for that year;

(e) The quantity, if any, required for the purpose of maintaining the Government stocks at the level specified in the estimates for that year.

2. It is understood that, if at the end of any year, any High Contracting Party finds that the amount manufactured exceeds the total of the amounts specified above, less any deductions made under Article 7, paragraph 1, such excess shall be deducted from the amount to be manufactured during the following year. In forwarding their annual statistics to the Permanent Central Board, the High Contracting Parties shall give the reasons for any such excess.

Article 7

There shall be deducted from the total quantity of each drug permitted under Article 6 to be manufactured in any country or territory during any one year:—

(i) Any amounts of that drug imported including any returned deliveries of the drug, less quantities re-exported.

(ii) Any amounts of the drug seized and utilized as such for domestic consumption or for conversion.

If it should be impossible to make any of the above deductions during the course of the current year, any amounts remaining in excess at the end of the year shall be deducted from the estimates for the following year.

Article 8

The full amount of any of the drugs imported into or manufactured in any country or territory for the purpose of conversion in accordance with the estimates for that country or territory shall, if possible, be utilized for that purpose within the period for which the estimate applies.

In the event, however, of it being impossible to utilize the full amount for that purpose within the period in question, the portion remaining unused at the end of the year shall be deducted from the estimates for that country or territory for the following year.

Article 9

If at the moment when all the provisions of the Convention shall have come into force, the then existing stocks of any of the drugs in any country or territory exceeds the amount of the reserve stocks of that drug, which, according to the estimates for that country or territory, it is desired to maintain, such excess shall be deducted from the quantity which, during the year, could ordinarily be imported or manufactured as the case may be under the provisions of this Convention.

besoins médicaux et scientifiques, y compris la quantité requise pour la fabrication des préparations pour l'exportation desquelles les autorisations d'exportation ne sont pas requises, que ces préparations soient destinées à la consommation intérieure ou à l'exportation;

(b) La quantité requise dans les limites des évaluations pour ce pays ou ce territoire, pour cette année, aux fins de transformation, tant pour la consommation intérieure que pour l'exportation;

(c) La quantité qui pourra être requise par ce pays ou ce territoire, pour l'exécution, au cours de l'année, des commandes destinées à l'exportation et effectuées conformément aux dispositions de la présente Convention;

(d) La quantité éventuellement requise par ce pays ou territoire pour maintenir les stocks de réserve au niveau spécifié dans les évaluations de l'année envisagée;

(e) La quantité éventuellement requise pour maintenir les stocks d'Etat au niveau spécifié dans les évaluations de l'année envisagée.

2. Il est entendu que si, à la fin d'une année, une Haute Partie contractante constate que la quantité fabriquée dépasse le total des quantités spécifiées ci-dessus, compte tenu des déductions prévues à l'article 7, premier alinéa, cet excédent sera déduit de la quantité qui doit être fabriquée au cours de l'année suivante. En transmettant leurs statistiques annuelles au Comité central permanent, les Hautes Parties contractantes donneront les raisons de ce dépassement.

Article 7

Pour chaque "drogue", il sera déduit de la quantité dont la fabrication est autorisée, conformément à l'article 6, au cours d'une année quelconque, dans un pays ou territoire quelconque:

(i) Toute quantité de la "drogue" importée, y compris ce qui aurait été retourné et déduction faite de ce qui aurait été réexporté;

(ii) Toute quantité de ladite "drogue" saisie et utilisée comme telle pour la consommation intérieure ou la transformation.

S'il est impossible d'effectuer pendant l'exercice en cours l'une des déductions susmentionnées, toute quantité demeurant en excédant à la fin de l'exercice sera déduite des évaluations de l'année suivante.

Article 8

La quantité d'une "drogue" quelconque, importée ou fabriquée dans un pays ou territoire aux fins de transformation, conformément aux évaluations de ce pays ou de ce territoire, devra être utilisée, si possible, en totalité à cet effet pendant la période visée par l'évaluation.

Toutefois, s'il est impossible d'utiliser ainsi la quantité totale dans la période en question, la fraction demeurant inutilisée à la fin de l'année sera déduite des évaluations de l'année suivante pour ce pays ou ce territoire.

Article 9

Si au moment où toutes les dispositions de la présente Convention deviendront applicables, les stocks d'une "drogue" existant à ce moment dans un pays ou territoire dépassent le montant des stocks de réserve de cette "drogue" que ce pays ou territoire désire maintenir, conformément à ses évaluations, cet excédent sera déduit de la quantité qui, normalement, pourrait être fabriquée ou importée, selon le cas, au cours de l'année, conformément aux dispositions de la présente Convention.

Alternatively, the excess stocks existing at the moment when all the provisions of the Convention shall have come into force shall be taken possession of by the Government and released from time to time in such quantities only as may be in conformity with the present Convention. Any quantities so released during any year shall be deducted from the total amount to be manufactured or imported as the case may be during that year.

CHAPTER IV.—PROHIBITIONS AND RESTRICTIONS

Article 10

1. The High Contracting Parties shall prohibit the export from their territories of diacetylmorphine, its salts, and preparations containing diacetylmorphine, or its salts.

2. Nevertheless on the receipt of a request from the Government of any country in which diacetylmorphine is not manufactured, any High Contracting Party may authorize the export to that country of such quantities of diacetylmorphine, its salts, and preparations containing diacetylmorphine or its salts, as are necessary for the medical and scientific needs of that country, provided that the request is accompanied by an import certificate and is consigned to the Government Department indicated in the certificate.

3. Any quantities so imported shall be distributed by and on the responsibility of the Government of the importing country.

Article 11

1. No trade in or manufacture for trade of any product obtained from any of the phenanthrene alkaloids of opium or from the ecgonine alkaloids of the coca leaf, not in use on this day's date for medical or scientific purposes shall take place in any country or territory unless and until it has been ascertained to the satisfaction of the Government concerned that the product in question is of medical or scientific value.

In this case (unless the Government determines that such product is not capable of producing addiction or of conversion into a product capable of producing addiction) the quantities permitted to be manufactured, pending the decision hereinafter referred to, shall not exceed the total of the domestic requirements of the country or territory for medical and scientific needs, and the quantity required for export orders and the provisions of this Convention shall apply.

2. Any High Contracting Party permitting trade in or manufacture for trade of any such product to be commenced shall immediately send a notification to that effect to the Secretary-General of the League of Nations, who shall advise the other High Contracting Parties and the Health Committee of the League.

3. The Health Committee will thereupon, after consulting the Permanent Committee of the Office international d'Hygiène publique, decide whether the product in question is capable of producing addiction (and is in consequence assimilable to the drugs mentioned in Sub-group (a) of Group I), or whether it is convertible into such a drug (and is in consequence assimilable to the drugs mentioned in Sub-group (b) of Group I or in Group II).

4. In the event of the Health Committee deciding that the product is not itself a drug capable of producing addiction, but is convertible into such a drug, the question whether the drug in question shall fall under sub-group (b) of Group I or under Group II shall be referred for decision to a body of three

Si cette procédure n'est pas appliquée, le gouvernement prendra en charge les stocks en excédent existant au moment où toutes les dispositions de la présente Convention deviendront applicables. Le gouvernement n'en délivrera, à certains intervalles, que les quantités qui peuvent être délivrées, conformément à la Convention. Toutes les quantités ainsi délivrées au cours de l'année seront déduites de la quantité totale destinée à être fabriquée ou importée, selon le cas, au cours de cette même année.

CHAPITRE IV.—INTERDICTIONS ET RESTRICTIONS

Article 10

1. Les Hautes Parties contractantes interdiront l'exportation de leurs territoires de la diacétylmorphine et de ses sels, ainsi que des préparations contenant de la diacétylmorphine ou ses sels.

2. Toutefois, sur demande émanant du gouvernement d'un pays où la diacétylmorphine n'est pas fabriquée, toute Haute Partie contractante pourra autoriser l'exportation à destination de ce pays des quantités de diacétylmorphine, de ses sels et des préparations contenant de la diacétylmorphine ou ses sels, qui sont nécessaires pour les besoins médicaux et scientifiques de ce pays, à la condition que cette demande soit accompagnée d'un certificat d'importation et soit adressée à l'administration officielle indiquée dans le certificat.

3. Toutes les quantités ainsi importées seront distribuées par le gouvernement du pays importateur et sous sa responsabilité.

Article 11

1. Le commerce et la fabrication commerciale de tout produit dérivé de l'un des alcaloïdes phenanthrènes de l'opium ou des alcaloïdes ecgoniniques de la feuille de coca, qui ne sera pas utilisé à la date de ce jour pour des besoins médicaux ou scientifiques, ne pourront être permis dans un pays ou territoire quelconque que si la valeur médicale ou scientifique de ce produit a été constatée d'une manière jugée probante par le gouvernement intéressé.

Dans ce cas, à moins que le gouvernement ne décide que le produit en question n'est pas susceptible d'engendrer la toxicomanie ou d'être converti en un produit susceptible d'engendrer la toxicomanie, les quantités dont la fabrication est autorisée ne devront pas, dans l'attente des décisions mentionnées ci-après, dépasser le total des besoins intérieurs du pays ou du territoire pour des fins médicales et scientifiques et la quantité nécessaire pour satisfaire aux commandes d'exportation, et les dispositions de la présente Convention seront appliquées audit produit.

2. La Haute Partie contractante qui autorisera le commerce ou la fabrication commerciale d'un de ces produits en avisera immédiatement le Secrétaire général de la Société des Nations, qui communiquera cette notification aux autres Hautes Parties contractantes et au Comité d'hygiène de la Société

3. Le Comité d'hygiène, après avoir soumis la question au Comité permanent de l'Office international d'hygiène publique, décidera si le produit dont il s'agit peut engendrer la toxicomanie (et doit être assimilé de ce fait aux "drogues" mentionnées dans le sous-groupe *a*) du groupe I), ou s'il peut être transformé en une de ces mêmes drogues (et être, de ce fait, assimilé aux "drogues" mentionnées dans le sous-groupe *b*) du groupe I ou dans le groupe II).

4. Si le Comité d'hygiène décide que, sans être une "drogue" susceptible d'engendrer la toxicomanie, le produit dont il s'agit peut être transformé en une telle "drogue", la question de savoir si ladite "drogue" rentre dans le sous-groupe *b*) du groupe I ou dans le groupe II sera soumise pour décision à un Comité de

experts competent to deal with the scientific and technical aspects of the matter, of whom one member shall be selected by the Government concerned, one by the Opium Advisory Committee of the League, and the third by the two members so selected.

5. Any decisions arrived at in accordance with the two preceding paragraphs shall be notified to the Secretary-General of the League of Nations, who will communicate it to all the Members of the League and to the non-member States mentioned in Article 27.

6. If the decisions are to the effect that the product in question is capable of producing addiction or is convertible into a drug capable of producing addiction, the High Contracting Parties will, upon receipt of the communication from the Secretary-General, apply to the drug the appropriate régime laid down in the present Convention according as to whether it falls under Group I or under Group II.

7. Any such decisions may be revised, in accordance with the foregoing procedure, in the light of further experience, on an application addressed by any High Contracting Party to the Secretary-General.

Article 12

1. No import of any of the drugs into the territories of any High Contracting Party or export from those territories shall take place except in accordance with the provisions of this Convention.

2. The imports in any one year into any country or territory of any of the drugs shall not exceed the total of the estimates as defined in Article 5 and of the amount exported from that country or territory during the year, less the amount manufactured in that country or territory in that year.

CHAPTER V.—CONTROL

Article 13

1. (a) The High Contracting Parties shall apply to all the drugs in Group I the provisions of the Geneva Convention which are thereby applied to substances specified in its fourth Article (or provisions in conformity therewith). The High Contracting Parties shall also apply these provisions to preparations made from morphine and cocaine and covered by Article 4 of the Geneva Convention and to all other preparations made from the other drugs in Group I except such preparations as may be exempted from the provisions of the Geneva Convention under its eighth Article.

(b) The High Contracting Parties shall treat solutions or dilutions of morphine or cocaine or their salts in an inert substance, liquid or solid, which contain 0·2 per cent or less of morphine or 0·1 per cent or less of cocaine in the same way as preparations containing more than these percentages.

2. The High Contracting Parties shall apply to the drugs which are or may be included in Group II the following provisions of the Geneva Convention (or provisions in conformity therewith):—

(a) The provisions of Articles 6 and 7 in so far as they relate to the manufacture, import, export and wholesale trade in those drugs;

(b) The provisions of Chapter V, except as regards compounds containing any of these drugs which are adapted to a normal therapeutic use;

trois experts qualifiés pour en examiner les aspects scientifiques et techniques. Deux de ces experts seront désignés respectivement par le gouvernement intéressé et par la Commission consultative de l'opium; le troisième sera désigné par les deux précités.

5. Toute décision prise conformément aux deux paragraphes précédents sera portée à la connaissance du Secrétaire général de la Société des Nations, qui la communiquera à tous les Membres de la Société et aux Etats non membres mentionnés à l'article 27.

6. S'il résulte de ces décisions que le produit en question peut engendrer la toxicomanie ou peut être transformé en une "drogue" susceptible de l'engendrer, les Hautes Parties contractantes, dès la réception de la communication du Secrétaire général, soumettront ladite "drogue" au régime prévu par la présente Convention, suivant qu'elle sera comprise dans le groupe I ou dans le groupe II.

7. Sur la demande de toute Haute Partie contractante adressée au Secrétaire général, toute décision de cette nature pourra être révisée à la lumière de l'expérience acquise et conformément à la procédure indiquée ci-dessus.

Article 12

1. L'importation ou l'exportation d'une "drogue" quelconque, en provenance ou à destination du territoire d'une Haute Partie contractante, ne pourront être effectuées que conformément aux dispositions de la présente Convention.

2. Les importations d'une "drogue" quelconque, dans un pays ou territoire quelconque et pour une année quelconque, ne pourront excéder le total des évaluations définies à l'article 5 et de la quantité exportée de ce pays ou territoire pendant la même année, déduction faite de la quantité fabriquée dans le pays ou territoire pendant la même année.

CHAPITRE V.—CONTRÔLE

Article 13

1. a) Les Hautes Parties contractantes appliqueront à toutes les "drogues" du groupe I les dispositions de la Convention de Genève, dont celle-ci prévoit l'application aux substances spécifiées à son article 4 (ou des dispositions équivalentes). Les Hautes Parties contractantes appliqueront aussi ces dispositions aux préparations de la morphine et cocaïne visées à cet article 4 et à toutes les préparations des autres "drogues" du groupe I, sauf les préparations qui peuvent être soustraites au régime de la Convention de Genève, conformément à l'article 8 de cette Convention

b) Les Hautes Parties contractantes appliqueront aux solutions ou dilutions de morphine ou de cocaïne, ou de leurs sels, dans une substance inerte, liquide ou solide, et contenant 0,2% ou moins de morphine ou 0,1% ou moins de cocaïne, le même traitement qu'aux préparations contenant un pourcentage plus élevé.

2. Les Hautes Parties contractantes appliqueront aux "drogues" qui sont ou qui peuvent être comprises dans le groupe II les dispositions suivantes de la Convention de Genève ou des dispositions équivalentes:—

(a) Les dispositions des articles 6 et 7, en tant qu'elles s'appliquent à la fabrication, à l'importation, à l'exportation et au commerce de gros de ces "drogues";

(b) Les disposition du chapitre V, sauf en ce qui concerne les compositions qui contiennent l'une de ces "drogues" et qui se prêtent à une application thérapeutique normale;

(c) The provisions of paragraphs I (b), (c) and (e) and paragraph 2 of Article 22, provided:—

(i) That the statistics of import and export may be sent annually instead of quarterly, and

(ii) That paragraph I (b) and paragraph 2 of Article 22 shall not apply to preparations containing any of these drugs.

Article 14

1. Any Government which has issued an authorization for the export of any of the drugs which are or may be included in Group I to any country or territory to which neither this Convention nor the Geneva Convention applies shall immediately notify the Permanent Central Board of the issue of the authorization; provided that, if the request for export amounts to 5 kilogrammes or more, the authorization shall not be issued until the Government has ascertained from the Permanent Central Board that the export will not cause the estimates for the importing country or territory to be exceeded. If the Permanent Central Board sends a notification that such an excess would be caused, the Government will not authorize the export of any amount which would have that effect.

2. If it appears from the import and export returns made to the Permanent Central Board or from the notifications made to the Board in pursuance of the preceding paragraph that the quantity exported or authorized to be exported to any country or territory exceeds the total of the estimates for that country or territory as defined in Article 5, with the addition of the amounts shown to have been exported, the Board shall immediately notify the fact to all the High Contracting Parties, who will not, during the currency of the year in question, authorize any new exports to that country except:—

(i) In the event of a supplementary estimate being furnished for that country in respect both of any quantity over-imported and of the additional quantity required; or

(ii) In exceptional cases where the export in the opinion of the Government of the exporting country is essential in the interests of humanity or for the treatment of the sick.

3. The Permanent Central Board shall each year prepare a statement showing, in respect of each country or territory for the preceding year:—

(a) The estimates in respect of each drug;

(b) The amount of each drug consumed;

(c) The amount of each drug manufactured;

(d) The amount of each drug converted;

(e) The amount of each drug imported;

(f) The amount of each drug exported;

(g) The amount of each drug used for the compounding of preparations, exports of which do not require export authorizations.

If such statement indicates that any High Contracting Party has or may have failed to carry out his obligations under this Convention, the Board shall have the right to ask for explanations, through the Secretary-General of the League of Nations, from that High Contracting Party, and the procedure specified in paragraphs 2 to 7 of Article 24 of the Geneva Convention shall apply in any such case.

The Board shall, as soon as possible thereafter, publish the statement above mentioned together with an account, unless it thinks it unnecessary, of any explanations given or required in accordance with the preceding paragraph and any observations which the Board may desire to make in respect of any such explanation or request for an explanation.

(c) Les dispositions des alinéas 1b), c) et e) et de l'alinéa 2 de l'article 22, étant entendu:—

(i) Que les statistiques des importations et des exportations pourront être envoyées annuellement et non trimestriellement, et

(ii) Que l'alinéa 1b) et l'alinéa 2 de l'article 22 ne seront pas applicables aux préparations qui contiennent ces "drogues".

Article 14

1. Les gouvernements qui auront délivré une autorisation d'exportation, à destination de pays ou de territoires auxquels ne s'appliquent ni la présente Convention ni la Convention de Genève, pour une "drogue" qui est ou pourra être comprise dans le groupe I en aviseront immédiatement le Comité central permanent. Il est entendu que si les demandes d'exportation s'élèvent à 5 kilogrammes ou davantage, l'autorisation ne sera pas délivrée avant que le gouvernement soit assuré auprès du Comité central permanent que l'exportation ne provoquera pas un dépassement des évaluations pour le pays ou territoire importateur. Si le Comité central permanent fait savoir qu'il y aura un dépassement, le gouvernement n'autorisera pas l'exportation de la quantité qui provoquerait ce dépassement.

2. S'il ressort des relevés des importations et des exportations adressés au Comité central permanent ou des notifications faites à ce Comité, conformément au paragraphe précédent, que la quantité exportée ou dont l'exportation a été autorisée à destination d'un pays ou territoire quelconque dépasse le total des évaluations définies à l'article 5 pour ce pays ou ce territoire, pour cette année, augmenté de ses exportations constatées, le Comité en avisera immédiatement toutes les Hautes Parties contractantes. Celles-ci ne pourront plus autoriser, pendant l'année en question, aucune nouvelle exportation à destination dudit pays ou territoire, sauf

(i) Dans le cas où une évaluation supplémentaire sera fournie, en ce qui concerne à la fois toute quantité importée en excédent et le quantité supplémentaire requise, ou

(ii) Dans les cas exceptionnels où l'exportation est, de l'avis du gouvernement du pays exportateur, essentielle aux intérêts de l'humanité ou au traitement des malades.

3. Le Comité central permanent préparera chaque année un état indiquant pour chaque pays ou territoire et pour l'année précédente:—

(a) Les évaluations de chaque "drogue";

(b) La quantité de chaque "drogue" consommée;

(c) La quantité de chaque "drogue" fabriquée;

(d) La quantité de chaque "drogue" transformée;

(e) La quantité de chaque "drogue" importée;

(f) La quantité de chaque "drogue" exportée;

(g) La quantité de chaque "drogue" employée à la confection des préparations pour l'exportation desquelles les autorisations d'exportation ne sont pas requises.

S'il résulte dudit état que l'une des Hautes Parties contractantes a ou peut avoir manqué aux obligations prévues par la présente Convention, le Comité sera en droit de lui demander des explications par l'entremise du Secrétaire général de la Société des Nations, et la procédure prévue par les paragraphes 2 à 7 de l'article 24 de la Convention de Genève sera applicable.

Le Comité publiera, le plus tôt possible, l'état visé ci-dessus, et, à moins qu'il ne le juge pas nécessaire, un résumé des explications données ou demandées conformément à l'alinéa précédent, ainsi que toutes observations qu'il tiendrait à faire concernant ces explications ou demandes d'explications.

The Permanent Central Board shall take all necessary measures to ensure that the statistics and other information which it receives under this Convention shall not be made public in such a manner as to facilitate the operations of speculators or to injure the legitimate commerce of any High Contracting Party.

CHAPTER VI.—ADMINISTRATIVE PROVISIONS

Article 15

The High Contracting Parties shall take all necessary legislative or other measures in order to give effect within their territories to the provisions of this Convention.

The High Contracting Parties shall, if they have not already done so, create a special administration for the purpose of:—

- (a) Applying the provisions of the present Convention;
- (b) Regulating, supervising and controlling the trade in the drugs;
- (c) Organizing the campaign against drug addiction, by taking all useful steps to prevent its development and to suppress the illicit traffic.

Article 16

1. Each High Contracting Party shall exercise a strict supervision over:—

- (a) The amounts of raw material and manufactured drugs in the possession of each manufacturer for the purpose of the manufacture or conversion of any of the drugs or otherwise;
- (b) The quantities of the drugs or preparations containing the drugs produced;
- (c) The disposal of the drugs and preparations so produced with especial reference to deliveries from the factories.

2. No High Contracting Party shall allow the accumulation in the possession of any manufacturer of quantities of raw materials in excess of those required for the economic conduct of business, having regard to the prevailing market conditions. The amounts of raw material in the possession of any manufacturer at any one time shall not exceed the amounts required by that manufacturer for manufacture during the ensuing six months, unless the Government, after due investigation, considers that exceptional conditions warrant the accumulation of additional amounts, but in no case shall the total quantities which may be accumulated exceed one year's supply.

Article 17

Each High Contracting Party shall require each manufacturer within his territories to submit quarterly reports stating:—

- (a) The amount of raw materials and of each of the drugs received into the factory by such manufacturer and the quantities of the drugs, or any other products whatever, produced from each of these substances. In reporting the amounts of raw materials so received, the manufacturer shall state the proportion of morphine, cocaine or ecgonine contained in or pro-

En publiant les statistiques et autres informations qu'il reçoit en vertu de la présente Convention, le Comité central permanent aura soin de ne faire figurer dans ces publications aucune indication susceptible de favoriser les opérations des spéculateurs ou de porter préjudice au commerce légitime d'une quelconque des Hautes Parties contractantes.

CHAPITRE VI.—DISPOSITIONS ADMINISTRATIVES

Article 15

Les Hautes Parties contractantes prendront toutes les mesures législatives ou autres nécessaires pour donner effet dans leurs territoires aux dispositions de la présente Convention.

Les Hautes Parties contractantes établiront, si elles ne l'ont déjà fait, une administration spéciale ayant pour mission:—

- (a) D'appliquer les prescriptions de la présente Convention;
- (b) De réglementer, surveiller et contrôler le commerce des "drogues";
- (c) D'organiser la lutte contre la toxicomanie, en prenant toutes les mesures utiles pour en empêcher le développement et pour combattre le trafic illicite.

Article 16

1. Chacune des Hautes Parties contractantes exercera une surveillance rigoureuse sur:

- (a) Les quantités de matières premières et de "drogues" manufacturées qui se trouvent en la possession de chaque fabricant aux fins de fabrication ou de transformation de chacune de ces "drogues" ou à toutes autres fins utiles;
- (b) Les quantités de "drogues" (ou de préparations contenant ces drogues) produites;
- (c) La manière dont il est disposé des "drogues" et préparations ainsi produites, notamment leur distribution au commerce, à la sortie de la fabrique.

2. Les Hautes Parties contractantes ne permettront pas l'accumulation entre les mains d'un fabricant quelconque de quantités de matières premières dépassant les quantités requises pour le fonctionnement économique de l'entreprise, en tenant compte des conditions du marché. Les quantités de matières premières en la possession de tout fabricant, à un moment quelconque, ne dépasseront pas les quantités nécessaires pour les besoins de la fabrication pendant le semestre suivant, à moins que le gouvernement, après enquête, n'estime que des conditions exceptionnelles justifient l'accumulation de quantités additionnelles, mais, en aucun cas, les quantités totales qui pourront être accumulées ainsi ne devront dépasser l'approvisionnement d'une année.

Article 17

Chacune des Hautes Parties contractantes astreindra chaque fabricant établi sur ses territoires à fournir des rapports trimestriels indiquant:

- (a) Les quantités de matières premières et de chaque "drogue" qu'il a reçues dans sa fabrique, ainsi que les quantités de "drogues" ou de tout autre produit, quel qu'il soit, fabriqué avec chacune de ces substances. En signalant les quantités de matières premières ainsi reçues par lui, le fabricant indiquera la proportion de morphine, de cocaïne ou d'égonine contenue dans celles-ci ou qui peut en être retirée—proportion qui sera déterminée par une

ducible therefrom as determined by a method prescribed by the Government and under conditions considered satisfactory by the Government;

(b) The quantities of either the raw material or the products manufactured therefrom which were disposed of during the quarter;

(c) The quantities remaining in stock at the end of the quarter.

Each High Contracting Party shall require each wholesaler within his territories to make at the close of each year a report stating, in respect of each of the drugs, the amount of that drug contained in preparations, exported or imported during the year, for the export or import of which authorizations are not required.

Article 18

Each High Contracting Party undertakes that any of the drugs in Group I which are seized by him in the illicit traffic shall be destroyed or converted into non-narcotic substances or appropriated for medical or scientific use, either by the Government or under its control, when these are no longer required for judicial proceedings or other action on the part of the authorities of the State. In all cases diacetylmorphine shall either be destroyed or converted.

Article 19

The High Contracting Parties will require that the labels under which any of the drugs, or preparations containing those drugs, are offered for sale, shall show the percentage of the drugs. These labels shall also indicate the name of the drugs as provided for in the national legislation.

CHAPTER VII.—GENERAL PROVISIONS

Article 20

1. Every High Contracting Party in any of whose territories any of the drugs is being manufactured or converted, at the time when this Convention comes into force, or in which he proposes either at that time or subsequently to authorize such manufacture or conversion, shall notify the Secretary-General of the League of Nations indicating whether the manufacture or conversion is for domestic needs only or also for export, the date on which such manufacture or conversion will begin, and the drugs to be manufactured or converted, as well as the names and addresses of persons or firms authorized.

2. In the event of the manufacture or conversion of any of the drugs ceasing in the territory of any High Contracting Party, he shall notify the Secretary-General to that effect, indicating the place and date at which such manufacture or conversion has ceased or will cease and specifying the drugs affected, as well as the names and addresses of persons or firms concerned.

3. The information furnished under this Article shall be communicated by the Secretary-General to the High Contracting Parties.

Article 21

The High Contracting Parties shall communicate to one another through the Secretary-General of the League of Nations the laws and regulations promulgated in order to give effect to the present Convention, and shall forward to the Secretary-General an annual report on the working of the Convention in their territories, in accordance with a form drawn up by the Advisory Committee on Traffic in Opium and other Dangerous Drugs.

méthode prescrite par le gouvernement et dans des conditions que le gouvernement considère comme satisfaisantes;

(b) Les quantités, soit de matières premières, soit de produits manufacturés à l'aide de ces matières, qui ont été utilisées au cours du trimestre;

(c) Les quantités restant en stock à la fin du trimestre.

Chacune des Hautes Parties contractantes astreindra chaque négociant en gros établi sur ses territoires à fournir, à la fin de chaque année, un rapport spécifiant pour chaque "drogue" la quantité de cette "drogue" contenue dans les préparations exportées ou importées au cours de l'année et pour l'exportation ou l'importation desquelles il n'est pas requis d'autorisation.

Article 18

Chacune des Hautes Parties contractantes s'engage à ce que toutes les "drogues" du groupe I qu'elle saisira dans le trafic illicite soient détruites ou transformées en substances non stupéfiantes ou réservées à l'usage médical ou scientifique, soit par le gouvernement, soit sous son contrôle, une fois que ces "drogues" ne sont plus nécessaires pour la procédure judiciaire ou toute autre action de la part des autorités de l'Etat. Dans tous les cas, la diacétylmorphine devra être détruite ou transformée.

Article 19

Les Hautes Parties contractantes exigeront que les étiquettes sous lesquelles est mise en vente une "drogue" quelconque ou une préparation contenant cette "drogue" indiquent le pourcentage de celle-ci. Elles devront aussi en indiquer le nom de la manière prévue par la législation nationale.

CHAPITRE VII.—DISPOSITIONS GÉNÉRALES

Article 20

1. Toute Haute Partie contractante dans l'un quelconque des territoires de laquelle une "drogue" quelconque sera fabriquée ou transformée au moment de l'entrée en vigueur de la présente Convention ou qui, à ce moment ou ultérieurement, se proposera d'autoriser sur son territoire cette fabrication ou transformation, enverra une notification au Secrétaire général de la Société des Nations en indiquant si la fabrication ou la transformation est destinée aux besoins intérieurs seulement ou également à l'exportation, et à quelle époque cette fabrication ou transformation commencera; elle spécifiera également les "drogues" qui doivent être fabriquées ou transformées, ainsi que le nom et l'adresse des personnes ou des maisons autorisées.

2. Au cas où la fabrication ou la transformation de l'une quelconque des "drogues" cesserait sur son territoire, la Haute Partie contractante enverra une notification à cet effet au Secrétaire général en indiquant la date et le lieu où cette fabrication ou transformation a cessé ou cessera et en spécifiant les "drogues" visées, les personnes ou maisons visées, ainsi que leur nom et leur adresse.

3. Les renseignements fournis conformément aux paragraphes 1 et 2 seront communiqués par le Secrétaire général aux Hautes Parties contractantes.

Article 21

Les Hautes Parties contractantes se communiqueront par l'entremise du Secrétaire général de la Société des Nations les lois et règlements promulgués pour donner effet à la présente Convention, et lui transmettront un rapport annuel relatif au fonctionnement de la Convention sur leurs territoires, conformément à un formulaire établi par la Commission consultative du trafic de l'opium et autres "drogues" nuisibles.

Article 22

The High Contracting Parties shall include in the annual statistics furnished by them to the Permanent Central Board the amounts of any of the drugs used by manufacturers and wholesalers for the compounding of preparations whether for domestic consumption or for export for the export of which export authorizations are not required.

The High Contracting Parties shall also include a summary of the returns made by the manufacturers in pursuance of Article 17.

Article 23

The High Contracting Parties will communicate to each other, through the Secretary-General of the League of Nations, as soon as possible, particulars of each case of illicit traffic discovered by them which may be of importance either because of the quantities involved or because of the light thrown on the sources from which drugs are obtained for the illicit traffic or the methods employed by illicit traffickers.

The particulars given shall indicate as far as possible :

- (a) The kind and quantity of drugs involved;
- (b) The origin of the drugs, their marks and labels;
- (c) The points at which the drugs were diverted into the illicit traffic;
- (d) The place from which the drugs were despatched, and the names of shipping or forwarding agents or consignors; the methods of consignment and the name and address of consignees, if known;
- (e) The methods and routes used by smugglers and names of ships, if any, in which the drugs have been shipped;
- (f) The action taken by the Government in regard to the persons involved, particularly those possessing authorizations or licences and the penalties imposed;
- (g) Any other information which would assist in the suppression of illicit traffic.

Article 24

The present Convention shall supplement the Hague Convention of 1912 and the Geneva Convention of 1925 in the relations between the High Contracting Parties bound by at least one of these latter Conventions.

Article 25

If there should arise between the High Contracting Parties a dispute of any kind relating to the interpretation or application of the present Convention and if such dispute cannot be satisfactorily settled by diplomacy, it shall be settled in accordance with any applicable agreements in force between the Parties providing for the settlement of international disputes.

In case there is no such agreement in force between the Parties, the dispute shall be referred to arbitration or judicial settlement. In the absence of agreement on the choice of another tribunal, the dispute shall, at the request of any one of the Parties, be referred to the Permanent Court of International Justice, if all the Parties to the dispute are Parties to the protocol of December 16th, 1920, relating to the Statute of that Court, and, if any of the parties to the dispute is not a party to the Protocol of December 16th, 1920, to an arbitral tribunal constituted in accordance with the Hague Convention of October 18th, 1907, for the Pacific Settlement of International Disputes.

Article 22

Les Hautes Parties contractantes feront figurer dans les statistiques annuelles fournies par elles au Comité central permanent les qualités de chacune des "drogues" employées par les fabricants et grossistes pour la confection de préparations, destinées à la consommation intérieure ou à l'exportation, pour l'exportation desquelles les autorisations ne sont pas requises.

Les Hautes Parties contractantes feront également figurer dans leurs statistiques un résumé des relevés établis par les fabricants, conformément à l'article 17.

Article 23

Les Hautes Parties contractantes se communiqueront par l'entremise du Secrétaire général de la Société des Nations, dans un délai aussi bref que possible, des renseignements sur tout cas de trafic illicite découvert par elles et qui pourra présenter de l'importance, soit en raison des quantités de "drogues" en cause, soit en raison des indications que ce cas pourra fournir sur les sources qui alimentent en "drogues" le trafic illicite ou les méthodes employées par les trafiquants illicites.

Ces renseignements indiqueront, dans toute la mesure possible:

- (a) La nature et la quantité des "drogues" en cause;
- (b) L'origine des "drogues", les marques et étiquettes;
- (c) Les points de passage où les "drogues" ont été détournées dans le trafic illicite;
- (d) Le lieu d'où les "drogues" ont été expédiées et les noms des expéditeurs, agents d'expédition ou commissaires, les méthodes de consignation et les noms et adresses des destinataires s'ils sont connus;
- (e) Les méthodes employées et routes suivies par les contrebandiers et éventuellement les noms des navires qui ont servi au transport;
- (f) Les mesures prises par les gouvernements en ce qui concerne les personnes impliquées (et, en particulier, celles qui posséderaient des autorisations ou des licences), ainsi que les sanctions appliquées;
- (g) Tous autres renseignements qui pourraient aider à la suppression du trafic illicite.

Article 24

La présente Convention complétera les Conventions de La Haye de 1912 et de Genève de 1925 dans les rapports entre les Hautes Parties contractantes liées par l'une au moins de ces dernières Conventions.

Article 25

S'il s'élève entre les Hautes Parties contractantes un différend quelconque relatif à l'interprétation ou à l'application de la présente Convention, et si ce différend n'a pu être résolu de façon satisfaisante par voie diplomatique, il sera réglé conformément aux dispositions en vigueur entre les Parties concernant le règlement des différends internationaux.

Au cas où de telles dispositions n'existeraient pas entre les Parties au différend, elles le soumettront à une procédure arbitrale ou judiciaire. A défaut d'un accord sur le choix d'un autre tribunal, elles soumettront le différend, à la requête de l'une d'elles, à la Cour permanente de Justice internationale, si elles sont toutes parties au Protocole du 16 décembre 1920, relatif au Statut de ladite Cour, et, si elles n'y sont pas toutes parties, à un tribunal d'arbitrage constitué conformément à la Convention de La Haye du 18 octobre 1907, pour le règlement pacifique des conflits internationaux.

Article 26

Any High Contracting Party may, at the time of signature, ratification, or accession, declare that, in accepting the present Convention, he does not assume any obligation in respect of all or any of his colonies, protectorates and overseas territories or territories under suzerainty or mandate, and the present Convention shall not apply to any territories named in such declaration.

Any High Contracting Party may give notice to the Secretary-General of the League of Nations at any time subsequently that he desires that the Convention shall apply to all or any of his territories which have been made the subject of a declaration under the preceding paragraph, and the Convention shall apply to all the territories named in such notice in the same manner as in the case of a country ratifying or acceding to the Convention.

Any High Contracting Party may, at any time after the expiration of the five-years' period mentioned in Article 32, declare that he desires that the present Convention shall cease to apply to all or any of his colonies, protectorates and overseas territories or territories under suzerainty or mandate, and the Convention shall cease to apply to the territories named in such declaration as if it were a denunciation under the provisions of Article 32.

The Secretary-General shall communicate to all the Members of the League and to the non-member States mentioned in Article 27, all declarations and notices received in virtue of this Article.

Article 27

The present Convention, of which the French and English texts shall both be authoritative, shall bear this day's date, and shall, until December 31, 1931, be open for signature on behalf of any Member of the League of Nations, or of any non-member State which was represented at the Conference which drew up this Convention, or to which the Council of the League of Nations shall have communicated a copy of the Convention for this purpose.

Article 28

The present Convention shall be ratified. The instruments of ratification shall be transmitted to the Secretary-General of the League of Nations, who shall notify their receipt to all Members of the League and to the non-member States referred to in the preceding Article.

Article 29

As from January 1, 1932, the present Convention may be acceded to on behalf of any Member of the League of Nations or any non-member State mentioned in Article 27.

The instruments of accession shall be transmitted to the Secretary-General of the League of Nations, who shall notify their receipt to all the Members of the League and to the non-member States mentioned in that Article.

Article 30

The present Convention shall come into force ninety days after the Secretary-General of the League of Nations has received the ratifications or accessions of twenty-five Members of the League of Nations or non-member States, including any four of the following:

France, Germany, United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland, Japan, Netherlands, Switzerland, Turkey, and the United States of America.

Article 26

Toute Haute Partie contractante pourra déclarer, au moment de la signature de la ratification ou de l'adhésion, qu'en acceptant la présente Convention, elle n'assume aucune obligation pour l'ensemble ou une partie de ses colonies, protectorats, territoires d'outre-mer ou territoires placés sous sa souveraineté ou sous son mandat, et la présente Convention ne s'appliquera pas aux territoires mentionnés dans cette déclaration.

Toute Haute Partie contractante pourra ultérieurement donner, à tout moment, avis au Secrétaire général de la Société des Nations qu'elle désire que la présente Convention s'applique à l'ensemble ou à une partie de ses territoires qui auront fait l'objet d'une déclaration aux termes de l'alinéa précédent, et la présente Convention s'appliquera à tous les territoires mentionnés dans cet avis, comme dans le cas d'un pays ratifiant la Convention ou y adhérant.

Chacune des Hautes Parties contractantes pourra déclarer à tout moment, après l'expiration de la période de cinq ans prévue à l'article 32, qu'elle désire que la présente Convention cesse de s'appliquer à l'ensemble ou à une partie de ses colonies, protectorats, territoires d'outre-mer ou territoires placés sous sa souveraineté ou sous son mandat, et la Convention cessera de s'appliquer aux territoires mentionnés dans cette déclaration, comme s'il s'agissait d'une dénonciation faite conformément aux dispositions de l'article 32.

Le Secrétaire général communiquera à tous les Membres de la Société, ainsi qu'aux Etats non membres mentionnés à l'article 27, toutes les déclarations et tous les avis reçus aux termes du présent article.

Article 27

La présente Convention, dont les textes français et anglais feront également foi, portera la date de ce jour et sera, jusqu'au 31 décembre 1931, ouverte à la signature au nom de tout Membre de la Société des Nations ou de tout Etat non membre qui s'est fait représenter à la Conférence qui a élaboré la présente Convention, ou auquel le Conseil de la Société des Nations aura communiqué copie de la présente Convention à cet effet.

Article 28

La présente Convention sera ratifiée. Les instruments de ratification seront transmis au Secrétaire général de la Société des Nations, qui en notifiera le dépôt à tous les Membres de la Société ainsi qu'aux Etats non membres visés à l'article précédent.

Article 29

A dater du 1er janvier 1932, tout Membre de la Société des Nations et tout Etat non membre visé à l'article 27 pourra adhérer à la présente Convention.

Les instruments d'adhésion seront transmis au Secrétaire général de la Société des Nations, qui en notifiera le dépôt à tous les Membres de la Société ainsi qu'aux Etats non membres visés audit article.

Article 30

La présente Convention entrera en vigueur quatre-vingt-dix jours après que le Secrétaire général de la Société des Nations aura reçu les ratifications ou les adhésions de vingt-cinq Membres de la Société des Nations ou Etats non membres, y compris quatre Etats parmi les suivants :

Allemagne, Etats-Unis d'Amérique, France, Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord, Japon, Pays-Bas, Suisse, Turquie.

Provided always that the provisions of the Convention other than Articles 2 to 5 shall only be applicable from the first of January in the first year in respect of which estimates are furnished in conformity with Articles 2 to 5.

Article 31

Ratifications or accessions received after the date of the coming into force of this Convention shall take effect as from the expiration of the period of ninety days from the date of their receipt by the Secretary-General of the League of Nations.

Article 32

After the expiration of five years from the date of the coming into force of this Convention, the Convention may be denounced by an instrument in writing, deposited with the Secretary-General of the League of Nations. The denunciation, if received by the Secretary-General on or before the first day of July in any year, shall take effect on the first day of January in the succeeding year, and, if received after the first day of July, shall take effect as if it had been received on or before the first day of July in the succeeding year. Each denunciation shall operate only as regards the Member of the League or non-member State on whose behalf it has been deposited.

The Secretary-General shall notify all the Members of the League and the non-member States mentioned in Article 27 of any denunciations received.

If, as a result of simultaneous or successive denunciations, the number of Members of the League and non-member States bound by the present Convention is reduced to less than twenty-five, the Convention shall cease to be in force as from the date on which the last of such denunciations shall take effect in accordance with the provisions of this Article.

Article 33

A request for the revision of the present Convention may at any time be made by any Member of the League of Nations or non-member State bound by this Convention by means of a notice addressed to the Secretary-General of the League of Nations. Such notice shall be communicated by the Secretary-General to the other Members of the League of Nations or non-member States bound by this Convention, and, if endorsed by not less than one-third of them, the High Contracting Parties agree to meet for the purpose of revising the Convention.

Article 34

The present Convention shall be registered by the Secretary-General of the League of Nations on the day of its entry into force.

Les dispositions autres que les articles 2 à 5 ne deviendront toutefois applicables que le 1er janvier de la première année pour laquelle les évaluations seront fournies, conformément aux articles 2 à 5.

Article 31

Les ratifications ou adhésions déposées après la date de l'entrée en vigueur de la présente Convention prendront effet à l'expiration d'un délai de quatre-vingt-dix jours à partir du jour de leur réception par le Secrétaire général de la Société des Nations.

Article 32

A l'expiration d'un délai de cinq ans à partir de l'entrée en vigueur de la présente Convention, celle-ci pourra être dénoncée par un instrument écrit déposé auprès du Secrétaire général de la Société des Nations. Cette dénonciation, si elle est reçue par le Secrétaire général le 1er juillet d'une année quelconque ou antérieurement à cette date, prendra effet le 1er janvier de l'année suivante. et, si elle est reçue après le 1er juillet, elle prendra effet comme si elle avait été reçue le 1er juillet de l'année suivante ou antérieurement à cette date. Chaque dénonciation ne sera opérante que pour le Membre de la Société des Nations ou l'Etat non membre au nom duquel elle aura été déposée.

Le Secrétaire général notifiera à tous les Membres de la Société et aux Etats non membres mentionnés à l'article 27 les dénonciations ainsi reçues.

Si, par suite de dénonciations simultanées ou successives, le nombre des Membres de la Société des Nations et des Etats non membres qui sont liés par la présente Convention se trouve ramené à moins de vingt-cinq, la Convention cessera d'être en vigueur à partir de la date à laquelle la dernière de ces dénonciations prendra effet, conformément aux dispositions du présent article.

Article 33

Une demande de revision de la présente Convention pourra être formulée en tout temps par tout Membre de la Société des Nations ou Etat non membre lié par la Convention, par voie de notification adressée au Secrétaire général de la Société des Nations. Cette notification sera communiquée par le Secrétaire général à tous les autres Membres de la Société des Nations et Etats non membres ainsi liés, et si elle est appuyée par un tiers au moins d'entre elles, les Hautes Parties contractantes s'engagent à se réunir en une conférence aux fins de revision de la Convention.

Article 34

La présente Convention sera enregistrée par le Secrétaire général de la Société des Nations le jour de l'entrée en vigueur de la Convention.

IN FAITH WHEREOF the above-mentioned Plenipotentiaries have signed the present Convention.

DONE at Geneva the thirteenth day of July, one thousand nine hundred and thirty-one, in a single copy, which shall remain deposited in the archives of the Secretariat of the League of Nations, and certified true copies of which shall be delivered to all the Members of the League and to the non-member States referred to in Article 27.

GERMANY

Freiherr VON RHEINBABEN

UNITED STATES OF AMERICA

John K. CALDWELL
Harry J. ANSLINGER
Walter Lewis TREADWAY
Sanborn YOUNG

EN FOI DE QUOI les plénipotentiaires susmentionnés ont signé la présente Convention.

FAIT à Genève, le treize juillet mil neuf cent trente et un, en un seul exemplaire, qui sera déposé dans les archives du Secrétariat de la Société des Nations, et dont les copies certifiées conformes seront remises à tous les Membres de la Société des Nations et aux Etats non membres mentionnés à l'article 27.

ALLEMAGNE

ÉTATS-UNIS D'AMÉRIQUE

(1) The Government of the United States of America reserves the right to impose, for purpose of internal control and control of import into and export from territory under its jurisdiction, of opium, coca leaves, all of their derivatives and similar substances produced by synthetic process, measures stricter than the provisions of the Convention.

(2) The Government of the United States of America reserves the right to impose, for purposes of controlling transit through its territories of raw opium, coca leaves, all of their derivatives and similar substances produced by synthetic process, measures by which the production of an import permit issued by the country of destination may be made a condition precedent to the granting of permission for transit through its territory.

(3) The Government of the United States of America finds it impracticable to undertake to send statistics of import and export to the Permanent Central Opium Board short of sixty days after the close of the three-months period to which such statistics refer.

(4) The Government of the United States of America finds it impracticable to undertake to state separately amounts of drugs purchased or imported for Government purposes.

(5) Plenipotentiaries of the United States of America formally declare that the signing of the Convention for Limiting the Manufacture and Regulating the Distribution of Narcotic Drugs by them on the part of the United States of America on this date is not to be construed to mean that the Government of the United States of America recognizes a regime or entity which signs or accedes to the Convention as the Government of a country when that regime or entity is not recognized by the Government of the United States of America as the Government of that country.

(6) The plenipotentiaries of the United States of America further declare that the participation of the United States of America in the Convention for Limiting the Manufacture of and Regulating the Distribution of Narcotic Drugs, signed on this date, does not involve any contractual obligation on the part of the United States of America to a country represented by a regime or entity which the Government of the United States of America does not recognize as the Government of that country until such country has a Government recognized by the Government of the United States of America.¹

J.K.C.
H.J.A.
W.L.T.
S.Y.

¹ Traduction par le Secrétariat de la Société des Nations.

(1) Le Gouvernement des Etats-Unis d'Amérique se réserve le droit d'appliquer, en vue de l'exercice d'un contrôle intérieur et d'un contrôle des importations et des exportations d'opium, de feuilles de coca et de tous leurs dérivés, et de produits synthétiques analogues, effectués par les territoires placés sous sa juridiction, des mesures plus strictes que les dispositions de la Convention.

(2) Le Gouvernement des Etats-Unis d'Amérique se réserve le droit d'appliquer, en vue de l'exercice d'un contrôle sur le transit à travers ses territoires de l'opium brut, des feuilles de coca, de tous leurs dérivés et des produits synthétiques analogues, des mesures en vertu desquelles l'octroi d'une autorisation de transit à travers son territoire pourra être subordonné à la production d'un permis d'importation délivré par le pays de destination.

(3) Le Gouvernement des Etats-Unis d'Amérique ne voit pas la possibilité de s'engager à envoyer au Comité central permanent de l'opium des statistiques des importations et des exportations avant un délai de soixante jours à dater de la fin de la période de trois mois à laquelle se rapportent ces statistiques.

(4) Le Gouvernement des Etats-Unis d'Amérique ne voit pas la possibilité de s'engager à indiquer séparément les quantités de stupéfiants achetées ou importées pour les besoins de l'Etat.

(5) Les plénipotentiaires des Etats-Unis d'Amérique déclarent formellement que le fait qu'ils ont signé ce jour, pour le compte des Etats-Unis d'Amérique, la Convention pour la limitation de la fabrication et la réglementation de la distribution des stupéfiants, ne doit pas être interprété comme signifiant que le Gouvernement des Etats-Unis d'Amérique reconnaît un régime ou une entité qui signe la Convention ou y accède comme constituant le gouvernement d'un pays, lorsque ce régime ou cette entité n'est pas reconnue par le Gouvernement des Etats-Unis d'Amérique comme constituant le gouvernement de ce pays.

(6) Les plénipotentiaires des Etats-Unis d'Amérique déclarent, en outre, que la participation des Etats-Unis d'Amérique à la Convention pour la limitation de la fabrication et la réglementation de la distribution des stupéfiants signée ce jour, n'implique aucune obligation contractuelle de la part des Etats-Unis d'Amérique à l'égard d'un pays représenté par un régime ou une entité que le Gouvernement des Etats-Unis d'Amérique ne reconnaît pas comme constituant le gouvernement de ce pays, tant que ce pays n'a pas un gouvernement reconnu par le Gouvernement des Etats-Unis d'Amérique.

ARGENTINE REPUBLIC	<i>Ad referendum</i> Fernando PEREZ	RÉPUBLIQUE ARGENTINE
AUSTRIA	E. PFLÜGL Dr Bruno SCHULTZ	AUTRICHE
BELGIUM	Dr F. DE MYTTENAERE	BELGIQUE
BOLIVIA	M. CUELLAR	BOLIVIE
BRAZIL	Raul DO RIO BRANCO	BRÉSIL
GREAT BRITAIN AND NORTHERN IRELAND	Malcolm DELEIVINGNE	GRANDE-BRETAGNE ET IRLANDE DU NORD
and all parts of the British Empire which are not separate Members of the League of Nations.	ainsi que toutes parties de l'Empire britannique non Membres séparés de la Société des Nations.	
CANADA	C. H. L. SHARMAN W. A. RIDDELL	CANADA
INDIA	R. P. PARANJPYE	INDE
CHILE	Enrique J. GAJARDO V.	CHILI
COSTA RICA	Viriato FIGUEREDO LORA	COSTA-RICA
CUBA	G. DE BLANCK Dr B. PRIMELLES	CUBA
DENMARK	Gustav RASMUSSEN	DANEMARK
FREE CITY OF DANZIG	F. SOKAL	VILLE LIBRE DE DANTZIG
DOMINICAN REPUBLIC	Ch. ACKERMANN	RÉPUBLIQUE DOMINICAINE
EGYPT	T. W. RUSSELL	ÉGYPTE
SPAIN	Julio CASARES	ESPAGNE
ABYSSINIA	Cte LAGARDE duc d'ENTOTTO	ÉTHIOPIE

FRANCE

Le Gouvernement français fait toutes ses réserves en ce qui concerne les colonies, protectorats et pays sous mandat dépendant de son autorité, sur la possibilité de produire régulièrement dans le délai strictement imparti les statistiques trimestrielles visées par l'article 13¹.

G. BOURGOIS

FRANCE

GREECE

R. RAPHAËL

GRÈCE

GUATEMALA

LUIS MARTINEZ MONT.

GUATÉMALA

HEJAZ, NEJD AND
DEPENDENCIES

HAFIZ WAHBA

HEDJAZ, NEDJED ET
DÉPENDANCES

ITALY

CAVAZZONI Stefano

ITALIE

JAPAN

S. SAWADA
S. OHDACHI

JAPON

LIBERIA

Dr A. SOTTILE
Sous réserve de ratification du Sénat de
la République de Libéria².

LIBÉRIA

LITHUANIA

ZAUNIUS

LITHUANIE

LUXEMBURG

Ch. G. VERMAIRE

LUXEMBOURG

MEXICO

S. MARTINEZ DE ALVA

MEXIQUE

MONACO

C. HENTSCH

MONACO

PANAMA

Dr Ernesto HOFFMANN

PANAMA

PARAGUAY

R. V. CABALLERO DE BEDOYA

PARAGUAY

THE NETHERLANDS

V. WETTUM

PAYS-BAS

PERSIA

A. SEPAHBODY

PERSE

¹ Translation by the Secretariat of the League of Nations.

The French Government makes every reservation, with regard to the Colonies, Protectorates and Mandated Territories under its authority, as to the possibility of regularly producing the quarterly statistics referred to in Article 13 within the strict time-limit laid down.

² Translation by the Secretariat of the League of Nations.

Subject to ratification by the Senate of the Republic of Liberia.

POLAND	CHODŹKO	POLOGNE
PORTUGAL	Augusto DE VASCONCELLOS A. M. FERRAZ DE ANDRADE	PORTUGAL
ROUMANIA	C. ANTONIADÉ	ROUMANIE
SAN MARINO	FERRI Charles Emile	SAINT-MARIN
SIAM	DAMRAS	SIAM
As our Harmful Habit-forming Drugs Law goes beyond the provisions of the Geneva Convention and the present Convention on certain points, my Government reserves the right to apply our existing laws. ¹		
SWEDEN	K. I. WESTMAN	SUÈDE
SWITZERLAND	Paul DINICHERT Dr. H. CARRIÈRE	SUISSE
CZECHOSLOVAKIA	Zd. FIERLINGER	TCHÉCOSLOVAQUIE
URUGUAY	Alfredo DE CASTRO	URUGUAY
VENEZUELA	<i>Ad referendum</i> L. G. CHACIN ITRIAGO	VENEZUELA

¹ Traduction par le Secrétariat de la Société des Nations.

Etant donné que la loi siamoise relative aux drogues donnant lieu à une toxicomanie va plus loin que la Convention de Genève et que la présente Convention, en ce qui concerne certains points, mon gouvernement se réserve le droit d'appliquer la loi en question.

PROTOCOL OF SIGNATURE

I. When signing the Convention for limiting the manufacture and regulating the distribution of narcotic drugs dated this day, the undersigned Plenipotentiaries, duly authorized to that effect and in the name of their respective Governments, declare to have agreed as follows:—

If, on July 13, 1933, the said Convention is not in force in accordance with the provisions of Article 30, the Secretary-General of the League of Nations shall bring the situation to the attention of the Council of the League of Nations, which may either convene a new Conference of all the Members of the League and non-member States on whose behalf the Convention has been signed or ratifications or accessions deposited, to consider the situation, or take such measures as it considers necessary. The Government of every signatory or acceding Member of the League of Nations or non-member State undertakes to be present at any Conference so convened.

II. The Japanese Government made the following reservation, which is accepted by the other High Contracting Parties:—

Crude morphine resulting from the manufacture of prepared opium in the factory of the Government-General of Formosa and held in stock by that Government shall not be subjected to the limitation measures provided for in this Convention.

Such stocks of crude morphine will only be released from time to time in such quantities as may be required for the manufacture of refined morphine in factories licenced by the Japanese Government in accordance with the provisions of the present Convention.

PROTOCOLE DE SIGNATURE

I. En signant la Convention pour limiter la fabrication et réglementer la distribution des stupéfiants en date de ce jour, les Plénipotentiaires soussignés, dûment autorisés à cet effet, et au nom de leurs gouvernements respectifs, déclarent être convenus de ce qui suit:—

Si, à la date du 13 juillet 1933, ladite Convention n'est pas entrée en vigueur conformément aux dispositions de l'article 30, le Secrétaire général de la Société des Nations soumettra la situation au Conseil de la Société des Nations, qui pourra, soit convoquer une nouvelle conférence de tous les Membres de la Société des Nations et Etats non membres au nom desquels la Convention aura été signée ou des ratifications ou des adhésions auront été déposées, en vue d'examiner la situation, soit prendre les mesures qu'il considérerait comme nécessaires. Le gouvernement de chaque Membre de la Société des Nations ou Etat non membre signataire ou adhérent s'engage à se faire représenter à toute conférence ainsi convoquée.

II. Le Gouvernement du Japon a fait la réserve exprimée ci-dessous, qui est acceptée par les autres Hautes Parties contractantes:—

La morphine brute produite au cours de la fabrication de l'opium à fumer dans la fabrique du Gouvernement général de Formose et tenue en stock par ce gouvernement, ne sera pas soumise aux mesures de limitation prévues à la présente Convention.

Il ne sera retiré de temps à autre de ces stocks de morphine brute que les quantités qui pourront être requises pour la fabrication de la morphine raffinée dans les fabriques munies d'une licence par le Gouvernement japonais conformément aux dispositions de la présente Convention.

IN FAITH WHEREOF the undersigned have affixed their signatures to this Protocol.

DONE at Geneva, the thirteenth day of July, one thousand nine hundred and thirty-one, in a single copy, which will remain deposited in the archives of the Secretariat of the League of Nations; certified true copies will be transmitted to all Members of the League of Nations and to all non-member States represented at the Conference.

EN FOI DE QUOI les soussignés ont apposé leur signature au bas du présent protocole.

FAIT à Genève, le treize juillet mil neuf cent trente et un, en simple expédition qui sera déposée dans les archives du Secrétariat de la Société des Nations; copie conforme en sera transmise à tous les Membres de la Société des Nations et à tous les Etats non membres représentés à la Conférence.

GERMANY

ALLEMAGNE

Freiherr VON RHEINBABEN
Dr. KÄHLER

UNITED STATES OF AMERICA

ÉTATS-UNIS D'AMÉRIQUE

John K. CALDWELL
Harry J. ANSLINGER
Walter Lewis TREADWAY
Sanborn YOUNG

ARGENTINE REPUBLIC

RÉPUBLIQUE ARGENTINE

Ad referendum
Fernando PEREZ

AUSTRIA

AUTRICHE

E. PFLÜGL
Bruno SCHULTZ

BELGIUM

BELGIQUE

Dr. F. DE MYTTENAERE

BOLIVIA

BOLIVIE

M. CUELLAR

BRAZIL

BRÉSIL

Raul do RIO BRANCO

GREAT BRITAIN
AND NORTHERN IRELAND

GRANDE-BRETAGNE
ET IRLANDE DU NORD

and all parts of the British Empire which are not separate Members of the League of Nations.

ainsi que toutes parties de l'Empire britannique non Membres séparés de la Société des Nations.

Malcolm DELEIVINGNE

CANADA

C. H. L. SHARMAN
W. A. RIDDELL

CANADA

INDIA

R. P. PARANJPYE

INDE

CHILE

Enrique J. GAJARDO V.

CHILI

COSTA RICA

Viriato FIGUEREDO LORA

COSTA-RICA

CUBA

G. DE BLANCK
Dr. B. PRIMELLES

CUBA

DENMARK

Gustav RASMUSSEN

DANEMARK

FREE CITY OF DANZIG

F. SOKAL

VILLE LIBRE DE DANTZIG

DOMINICAN REPUBLIC

Ch. ACKERMANN

RÉPUBLIQUE DOMINICAINE

EGYPT

T. W. RUSSELL

ÉGYPTE

SPAIN

Julio CASARES

ESPAGNE

ABYSSINIA

C^{te} LAGARDE duc d'ENTOTTO

ÉTHIOPIE

FRANCE

G. BOURGOIS

FRANCE

GREECE

R. RAPHAËL

GRÈCE

GUATEMALA

Luis MARTINEZ MONT

GUATEMALA

HEJAZ, NEJD AND
DEPENDENCIESHEDJAZ, NEDJED ET
DÉPENDANCES

HAFIZ WAHBA

ITALY

ITALIE

CAVAZZONI Stefano

JAPAN

JAPON

S. SAWADA
S. OHDACHI

LITHUANIA

LITHUANIE

J. SAKALAUSKAS

LUXEMBURG

LUXEMBOURG

Ch. G. VERMAIRE

MEXICO

MEXIQUE

S. MARTINEZ DE ALVA

MONACO

MONACO

C. HENTSCH

PANAMA

PANAMA

Dr. Ernesto HOFFMANN

PARAGUAY

PARAGUAY

R. V. CABALLERO DE BEDOYA

THE NETHERLANDS

PAYS-BAS

My signature is subject to the reserve made by me
on § 2 of Article 22 in the morning meet-
ing of July 12th, 1931.¹

V. WETTUM

PERSIA

PERSE

A. SEPAHBODY

POLAND

POLOGNE

CHODŹKO

PORTUGAL

PORTUGAL

Augusto DE VASCONCELLOS
A. M. Ferraz DE ANDRADE

¹ Traduction par le Secrétariat de la Société des Nations.

Ma signature est subordonnée à la réserve faite par moi relativement au paragraphe 2 de l'article 22, à la séance du matin du 12 juillet 1931.

ROUMANIA

ROUMANIE

C. ANTONIADE

SAN MARINO

SAINT-MARIN

FERRI Charles Emile

SIAM

SIAM

DAMRAS

SWEDEN

SUÈDE

K. J. WESTMAN

SWITZERLAND

SUISSE

Paul DINICHERT

Dr. H. CARRIÈRE

URUGUAY

URUGUAY

Alfredo DE CASTRO

VENEZUELA

VENEZUELA

Ad referendum

L. G. CHACIN ITRIAGO

RATIFICATIONS

<i>Country</i>	<i>Date</i>
United States of America (1)	April 28, 1932
<p>(1) The ratification of the United States of America is given with the reservations already expressed when signing the Convention. (See page 36.)</p>	
Portugal (2)	June 17, 1932
<p>(2) The ratification of Portugal is given subject to the following reservation:—</p> <p style="padding-left: 40px;">The Portuguese Government makes every reservation with regard to its colonies as to the possibility of regularly producing the quarterly statistics referred to in Article 13 within the strict time-limit laid down.</p>	
Sweden	August 12, 1932
Persia	September 28, 1932
Canada	October 17, 1932
India	November 14, 1932
Mexico (3)	March 13, 1933
<p>(3) The ratification of Mexico is accompanied by the following declaration:—</p> <p style="padding-left: 40px;">The Government of the United States of Mexico reserves the right to impose in its territory—as it has already done—measures more severe than those laid down by the Convention itself, for the restriction of the cultivation or the preparation, use, possession, importation, exportation and consumption of the drugs to which the Convention refers.</p>	
Italy	March 21, 1933
Chile (without Protocol of Signature)	March 31, 1933
United Kingdom (4)	April 1, 1933
<p>(4) The transmission of the ratification of the United Kingdom is accompanied by a declaration under the provisions of Article 26 of the Convention, that His Majesty in respect of the United Kingdom does not assume any obligation in respect of any of His colonies, protectorates and overseas territories, or territories under suzerainty or under mandate exercised by His Government in the United Kingdom.</p>	
Cuba	April 4, 1933
Costa Rico	April 5, 1933
Brazil	April 5, 1933
Uruguay	April 7, 1933
Spain	April 7, 1933

RATIFICATIONS

Pays

Date

États-Unis d'Amérique ⁽¹⁾

28 avril 1932

(1) La ratification des États-Unis d'Amérique est faite subordonnement aux réserves exprimées lors de la signature de la Convention.
(Voir page 36.)

Portugal ⁽²⁾

17 juin 1932

(2) La ratification du Portugal est faite subordonnement à la réserve suivante:

Le Gouvernement portugais fait toutes ses réserves en ce qui concerne ses colonies sur la possibilité de produire régulièrement, dans le délai strictement imparti, les statistiques trimestrielles visées par l'article 13.

Suède

12 août 1932

Perse

28 septembre 1932

Canada

17 octobre 1932

Inde

14 novembre 1932

Mexique ⁽³⁾

13 mars 1933

(3) La ratification du Mexique est accompagnée de la déclaration suivante:

Le Gouvernement des États-Unis du Mexique se réserve le droit d'imposer sur son territoire—comme il l'a déjà fait—des mesures plus sévères que celles qui sont prescrites par la Convention même, pour restreindre la culture ou la préparation, l'emploi, la possession, l'importation, l'exportation et la consommation des stupéfiants visés par la Convention.

Italie

21 mars 1933

Chili (sans le Protocole de Signature)

31 mars 1933

Le Royaume-Uni ⁽⁴⁾

1er avril 1933

(4) La transmission de la ratification du Royaume-Uni est accompagnée d'une déclaration, en vertu des dispositions de l'article 26 de la Convention, à l'effet que Sa Majesté pour le Royaume-Uni n'assume aucune obligation par rapport à l'une quelconque de Ses colonies, protectorats et territoires d'outre-mer, ou territoires sous la souveraineté ou le mandat de Son Gouvernement dans le Royaume-Uni.

Cuba

4 avril 1933

Costa Rica

5 avril 1933

Brésil

5 avril 1933

Uruguay

7 avril 1933

Espagne

7 avril 1933

RATIFICATIONS—*Concluded*

<i>Country</i>	<i>Date</i>
Dominican Republic	April 8, 1933
Egypt	April 10, 1933
France (1)	April 10, 1933

(1) The ratification of France is given with the reservation already expressed when signing the Convention. (See page 38.)

Germany	April 10, 1933
Belgium (not including Belgian Congo nor territory of Ruanda-Urundi under Belgian mandate)	April 10, 1933
Lithuania	April 10, 1933
Switzerland	April 10, 1933
Roumania	April 11, 1933
Poland	April 11, 1933
Czechoslovak Republic (without Protocol of Signature)	April 12, 1933
Free City of Danzig	April 18, 1933
Guatemala (without Protocol of Signature)	May 1, 1933
The Netherlands (including the Netherlands Indies, Surinam and Curaçao) (2)	May 22, 1933

(2) The reservation of the Netherlands relating to paragraph 2 of Article 22, as already expressed when signing these Acts, is withdrawn.

San Marino	June 12, 1933
------------	---------------

RATIFICATIONS—*Fin*

<i>Pays</i>	<i>Date</i>
République Dominicaine	8 avril 1933
Egypte	10 avril 1933
France (1)	10 avril 1933

(1) La ratification de la France est faite subordonnément à la réserve exprimée lors de la signature de la Convention. (Voir page 38.)

Allemagne	10 avril 1933
Belgique (non compris le Congo belge, ni le territoire de Ruanda-Urundi sous mandat belge)	10 avril 1933
Lithuanie	10 avril 1933
Suisse	10 avril 1933
Roumanie	11 avril 1933
Pologne	11 avril 1933
Tchécoslovaquie (sans le Protocole de Signature)	12 avril 1933
Ville Libre de Dantzig	18 avril 1933
Guatemala (sans le Protocole de Signature)	1er mai 1933
Pays-Bas (y compris les Indes Néerlandaises, Surinam et Curaçao) (2)	22 mai 1933

(2) La réserve des Pays-Bas relative au paragraphe 2 de l'article 22, telle qu'exprimée lors de la signature des Actes, est retirée.

Saint-Marin	12 juin 1933
-------------	--------------

ACCESSIONS

<i>Country</i>	<i>Date</i>
Nicaragua	March 16, 1932
Peru	May 20, 1932
Sudan Government (without Protocol of Signature)	August 25, 1932
Sudan Government (Protocol of Signature)	January 18, 1933
Bulgaria (without Protocol of Signature)	March 20, 1933
Turkish Republic	April 3, 1933
Salvador (without Protocol of Signature) ¹	April 7, 1933

(1) The accession of Salvador is accompanied by the following remarks:—

- (a) The Republic of Salvador does not agree to the provisions of Article 26, on the ground that there is no reason why the High Contracting Parties should be given the option of not applying the Convention to their colonies, protectorates, and overseas mandated territories.
- (b) The Republic of Salvador states that it disagrees with the reservations embodied in Nos. 5 and 6 of the declarations made by the plenipotentiaries of the United States of America regarding Governments not recognized by the Government of that country; in its opinion, those reservations constitute an infringement of the national sovereignty of Salvador, whose present Government, though not as yet recognized by the United States Government, has been recognized by the majority of the civilized countries of the world. Their recognition is due to their conviction that that Government is a perfectly constitutional one, and affords a full and complete guarantee of the performance of its international duties, inasmuch as it enjoys the unanimous, decided and effective support of all the inhabitants of the Republic, whether citizens of the country or foreigners resident therein.

As it respects the internal regimes of other nations, the Republic of Salvador considers that the Convention in question, being of a strictly hygienic and humanitarian character, does not offer a suitable occasion to formulate such political reservations as have called forth this comment.

Hungary	April 10, 1933
Irish Free State	April 11, 1933
Czechoslovak Republic (Protocol of Signature)	April 12, 1933
Haiti (without Protocol of Signature)	May 4, 1933

ADHÉSIONS

<i>Pays</i>	<i>Date</i>
Nicaragua	16 mars 1932
Pérou	20 mai 1932
Gouvernement du Soudan (sans le Protocole de Signature)	25 août 1932
Gouvernement du Soudan (Protocole de Signature)	18 janvier 1933
Bulgarie (sans le Protocole de Signature)	20 mars 1933
Turquie	3 avril 1933
Salvador (sans le Protocole de Signature) ⁽¹⁾	7 avril 1933

(¹) L'adhésion du Salvador est accompagnée des remarques suivantes:

- (a) La République du Salvador n'accepte pas les dispositions de l'article 26, parce qu'il n'y a pas de raison de donner aux Hautes Parties Contractantes la faculté de ne pas appliquer la Convention à leurs colonies, protectorats ou territoires d'outre-mer sous mandat.
- (b) La République du Salvador déclare qu'elle n'est pas d'accord sur les réserves contenues aux n^{os} 5 et 6 des déclarations faites par les plénipotentiaires des Etats-Unis d'Amérique au sujet des Gouvernements non reconnus par le Gouvernement de ce pays; dans son opinion, ces réserves constituent une atteinte portée à la souveraineté nationale du Salvador, dont le Gouvernement actuel, bien qu'il ne soit pas encore reconnu par le Gouvernement des Etats-Unis, a été reconnu par la majorité des pays civilisés du Monde. Leur reconnaissance est due à leur conviction que ce Gouvernement est parfaitement constitutionnel et donne pleine et entière garantie de l'accomplissement de ses devoirs internationaux, attendu qu'il a l'appui unanime, ferme et efficace de tous les habitants de la République, citoyens du pays ou étrangers qui y résident.

Respectueuse des régimes intérieurs des autres nations, la République du Salvador estime que la Convention en question, ayant un caractère strictement hygiénique et humanitaire, ne présente pas une occasion convenable pour formuler des réserves politiques de la nature de celles qui font l'objet de ces commentaires.

Hongrie	10 avril 1933
État Libre d'Irlande	11 avril 1933
Tchécoslovaquie (Protocole de Signature)	12 avril 1933
Haïti (sans le Protocole de Signature)	4 mai 1933

Can.
Misc.
T

Treaties

DOMINION OF CANADA

TREATY SERIES, 1932
No. 8

EXCHANGE OF NOTES

(19th October, 1932)

recording an Agreement

BETWEEN

CANADA AND FRANCE

providing for the

RECIPROCAL EXEMPTION FROM TAXATION
OF PROFITS

DERIVED FROM THE OPERATION OF SHIPS



OTTAWA
J. O. PATENAUDE
PRINTER TO THE KING'S MOST EXCELLENT MAJESTY
1934

DOMINION OF CANADA

TREATY SERIES, 1932

No. 8

EXCHANGE OF NOTES

(19th October, 1932)

recording an Agreement

BETWEEN

CANADA AND FRANCE

providing for the

RECIPROCAL EXEMPTION FROM TAXATION

OF PROFITS

DERIVED FROM THE OPERATION OF SHIPS



OTTAWA
J. O. PATENAUDE
PRINTER TO THE KING'S MOST EXCELLENT MAJESTY
1934

*From the Canadian Minister at Paris to the Minister for Foreign Affairs of the
Republic of France*

(Translation)

No. 94

CANADIAN LEGATION, PARIS, October 19, 1932.

SIR,

As a result of the negotiations which took place between our Governments on the subject of reciprocal exemption from taxation in favour of maritime shipping enterprises, I have the honour to inform you that the Canadian Government agrees to the following text:—

(1) The French Government undertakes not to levy any taxes imposed on profits derived in France from the operation of ocean vessels whose port of registry is in Canada or in Great Britain, owned or operated by persons or corporations resident in Canada.

(2) Consequently, Canadian shipping operations shall be exempted in France from the tax on industrial and commercial profits established in accordance with Part I of the law of July 31, 1917, and from the income tax provided for by the law of June 29, 1872, and the decree of December 6, following.

(3) The Canadian Government, on its part, undertakes not to levy any taxes imposed on profits derived in Canada from the operation of ocean vessels flying the French flag, owned or operated by persons or corporations resident in France.

(4) Consequently, French shipping operations shall be exempted in Canada from income tax provided for by the Income War Tax Act, 1917 (Chapter 97, Revised Statutes of Canada, 1927, as amended).

(5) By way of reciprocity, the exemptions referred to above shall be applicable as from January 1, 1922. Nevertheless, the present Agreement shall not involve the refund of taxes paid by shipping concerns prior to January 1, 1931, nor shall it prevent the collection of the commercial and industrial profits tax to which such companies may have been liable in the assessments levied prior to that date.

(6) This Agreement may be denounced upon either party giving to the other twelve months' notice of its intention to terminate it.

Accept, Sir, the assurances of my highest consideration.

PHILIPPE ROY,
Canadian Minister.

The Minister for Foreign Affairs,
Quai d'Orsay,
Paris.

From the Minister for Foreign Affairs of the Republic of France to the Canadian Minister at Paris

(Translation)

REPUBLIC OF FRANCE

MINISTRY
FOR
FOREIGN AFFAIRS

PARIS, October 19, 1932.

MONSIEUR LE MINISTRE,

In reply to your letter of to-day, I have the honour to inform you that the Government of the French Republic considers the clauses of the text hereunder as constituting an Agreement between the Government of Canada and the Government of France for reciprocal exemption from taxation of profits realized by Maritime Navigation Companies.

1. The French Government undertakes not to levy any taxes imposed on profits derived in France from the operation of ocean vessels whose port of registry is in Canada or in Great Britain, owned or operated by persons or corporations resident in Canada.

2. Consequently, Canadian shipping operations shall be exempted in France from the tax on industrial and commercial profits established in accordance with Part I of the law of July 31, 1917, and from the income tax provided for by the law of June 29, 1872, and the decree of December 6, following.

3. The Canadian Government, on its part, undertakes not to levy any taxes imposed on profits derived in Canada from the operation of ocean vessels flying the French flag, owned or operated by persons or corporations resident in France.

4. Consequently, French shipping operations shall be exempted in Canada from income tax provided for by the Income War Tax Act, 1917 (Chapter 97, Revised Statutes of Canada, 1927, as amended).

5. By way of reciprocity, the exemptions referred to above shall be applicable as from January 1, 1922. Nevertheless, the present Agreement shall not involve the refund of taxes paid by shipping concerns prior to January 1, 1931, nor shall it prevent the collection of the commercial and industrial profits tax to which such companies may have been liable in the assessments levied prior to that date.

6. This Agreement may be denounced upon either party giving to the other twelve months' notice of its intention to terminate it.

Accept, Monsieur le Ministre, the assurances of my highest consideration.

HERRIOT.

The Canadian Minister,
Paris.

on
disc

Treaties

12

DOMINION OF CANADA

TREATY SERIES, 1933

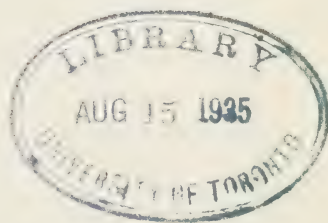
No. 12

INDEX

TO

TREATY SERIES

1933



OTTAWA
J. O. PATENAUDE
PRINTER TO THE KING'S MOST EXCELLENT MAJESTY
1935

Price, 25 cents

INDEX
TO
TREATY SERIES
1933



OTTAWA
J. O. PATENAUDE
PRINTER TO THE KING'S MOST EXCELLENT MAJESTY
1935

TREATY SERIES, 1933

CLASSIFIED INDEX

GENERAL TREATIES TO WHICH CANADA IS A PARTY

No.	Nature of Instrument	Place and Date of	
		Signature	Canadian Ratification (Deposit)
5	International Convention. Treatment of Prisoners of War.	Geneva, July 27, 1929 Signed by Canada Jan. 29, 1930	Berne, Feb. 20, 1933
6	International Convention. Amelioration of the Condition of the Wounded and Sick in Armies in the Field.	Geneva, July 27, 1929 Signed by Canada Jan. 29, 1930	Berne, Feb. 20, 1933
11	Final Act. Wheat Conference.	London, Aug. 25, 1933	Not required

**TREATIES, ETC., WITH THE FOLLOWING COUNTRIES IN ALPHABETICAL
ORDER**

No.	Nature of Instrument	Place and Date of	
		Signature	Ratification (Exchange)
10	Austria. Exchange of Notes. Commercial arrangement.	London, July 6/8, 1933	Not required
1	Germany. Exchange of Notes. Commercial "modus vivendi".	Ottawa, Dec. 20/27, 1932	Not required
7	Germany. Exchange of Notes. Prolonging commercial "modus vivendi" of Dec. 20/27, 1932.	Ottawa, March 29, 1933 Montreal, March 30, 1933	Not required
2	Irish Free State. Trade Agreement.	Ottawa, Aug. 20, 1932	Not required
8	New Zealand. Trade Agreement. Extended in May, 1933, for six months, and again in November, 1933, for a further period of six months.	Ottawa, and Wellington, April 23, 1932	Not required
3	Southern Rhodesia. Trade Agreement.	Ottawa, Aug. 20, 1932	Not required
4	Union of South Africa. Trade Agreement.	Ottawa, Aug. 20, 1932	Not required
9	United States. Exchange of Notes. Extension for one year of Reciprocal "Blanket" permission of September 15/16, 1932, for flights of Military Aircraft.	Ottawa, June 7/10, 1933	Not required

DOMINION OF CANADA

TREATY SERIES, 1933

No. 1

EXCHANGE OF NOTES

(December 20 and 27, 1932)

CONCERNING

A COMMERCIAL "MODUS VIVENDI"

BETWEEN

CANADA AND GERMANY

In force for three months from January 1, 1933



OTTAWA
J. O. PATENAUDE
PRINTER TO THE KING'S MOST EXCELLENT MAJESTY
1935

EXCHANGE OF NOTES

(December 20 and 27, 1932)

CONCERNING A COMMERCIAL "MODUS VIVENDI"

BETWEEN

CANADA AND GERMANY



OTTAWA
J. O. PATENAUDE
PRINTER TO THE KING'S MOST EXCELLENT MAJESTY
1935

Exchange of Notes (December 20 and 27, 1932), Concerning a Commercial "Modus Vivendi" Between Canada and Germany

*The Acting Secretary of State for External Affairs of Canada to the German
Consul General for Canada*

DEPARTMENT OF EXTERNAL AFFAIRS, CANADA

OTTAWA, 20th December, 1932.

SIR,—I have the honour to refer to your conversations of December 8th and December 15th with the Under-Secretary of State for External Affairs and other Departmental officials respecting the negotiation of a Treaty of Commerce and Navigation between Canada and Germany.

In reply I have the honour to inform you that the Canadian Government, realizing the force of your Government's view that it would require several months to draw up a complete Treaty of Commerce and Navigation, particularly if it were to include Conventional rates on products of special interest to the commerce of Canada and Germany, are in cordial agreement with the views expressed by your Government as to the desirability of concluding, as soon as may be practicable, a "modus vivendi" based on the exchange of most-favoured-nation treatment in tariff matters.

I have the honour to state, however, after examining the statutes on the subject, that the Canadian Government are not authorized to enter into an Agreement explicitly according most-favoured-nation treatment to any country without the approval of Parliament. Consequently they would not be authorized to effect an exchange of notes in the terms of the draft note which you presented to the Under-Secretary of State for External Affairs on the occasion of your recent interview.

Under Section 4 of the Customs Tariff, however, the Governor General in Council is empowered to extend to any country, in consideration of satisfactory benefits, the Intermediate Tariff which in fact is now the lowest tariff accorded to any foreign country. Accordingly, the Canadian Government are disposed to view with favour your alternative suggestion that as a temporary expedient, a separate Declaration be made, on the part of each Government, that "de facto" most-favoured-nation treatment in tariff matters be accorded natural and manufactured products of the other. For this purpose a draft recommendation to Council has been drawn up according the benefit of the Intermediate Tariff to German goods for a period of three months from January 1st, 1933. A copy of the draft recommendation is enclosed and if the considerations set forth therein are in accord with the views of your Government, I will recommend the passing of an Order in Council in such terms.*

While it is not practicable to write such an undertaking into the Order in Council, you are authorized to inform your Government that, if any rates lower than the Intermediate Tariff are accorded to any other foreign country during this period, they will also be extended to Germany.

The Canadian Government take note of the view of your Government that the temporary regional tariff preferences which it is proposed to accord to limited quantities of wheat, barley for feeding purposes, and Indian corn, by treaties with Roumania, Bulgaria, Jugo-Slavia and Hungary, should be regarded

* P.C. 2807, December 27, 1932. See Canada Gazette January 7, 1933.

as a recognized exception from most-favoured-nation treatment, but consider that, since the proposed temporary Agreement will not be based explicitly on the exchange of most-favoured-nation treatment, but rather on the exchange of the Intermediate Tariff of Canada for the Conventional Tariff of Germany, the question does not arise at this time.

I should be grateful to have the views of your Government on these matters at your earliest convenience.

I have the honour to be, Sir,

Your obedient servant,

GEORGE H. PERLEY,

Acting Secretary of State for External Affairs.

L. KEMPF, Esq.,
German Consul General,
Montreal.

*The German Consul General for Canada to the Acting Secretary of State for
External Affairs of Canada*

GERMAN CONSULATE GENERAL FOR CANADA,
MONTREAL,

p.t. OTTAWA, December 27, 1932.

SIR,—In your letter of December 20th you state that the Canadian Government is disposed to view with favour the alternative suggestion of the German Government that, as a temporary expedient, a separate Declaration be made, on the part of each Government, that “de facto” most-favoured-nation treatment in tariff matters be accorded natural and manufactured products of the other. You state, furthermore, that the Canadian Government is accordingly ready to grant to natural and manufactured products of Germany, upon importation into Canada, for the period of January 1st to March 31st, 1933, the rates of the Canadian Intermediate Tariff, in accordance with the enclosed draft of an Order in Council, and that if any rates lower than the Intermediate Tariff are accorded to any other foreign country during this period, they will also be extended to Germany.

In view of the above, I have the honour to state, on behalf of my Government, that the German Government will grant to natural and manufactured products of Canada, upon importation into Germany, the rates of the German General and Conventional Tariffs for the above mentioned period.

I have the honour to be,

Sir,

Your obedient servant,

L. KEMPF,
German Consul General.

The Right Honourable
Sir GEORGE H. PERLEY,
Acting Secretary of State
for External Affairs,
Ottawa.

DOMINION OF CANADA

TREATY SERIES, 1933

No. 2

TRADE AGREEMENT

BETWEEN

CANADA AND THE IRISH FREE STATE

Signed at Ottawa, August 20, 1932

In force, January 2, 1933



OTTAWA
J. O. PATENAUDE
PRINTER TO THE KING'S MOST EXCELLENT MAJESTY
1935

Price, 25 cents

TRADE AGREEMENT
BETWEEN
CANADA AND THE IRISH FREE STATE

Signed at Ottawa, August 20, 1932



OTTAWA
J. O. PATENAUDE
PRINTER TO THE KING'S MOST EXCELLENT MAJESTY
1935

Trade Agreement Between the Dominion of Canada and The Irish Free State

His Majesty's Government in the Dominion of Canada and His Majesty's Government in the Irish Free State, desiring to facilitate and extend still further their mutual relations of trade and commerce, have agreed upon the following Articles:—

ARTICLE I

Goods, the produce or manufacture of Canada, imported into the Irish Free State, shall not be subject to other or higher duties than those paid on similar goods, the produce or manufacture of any other country.

ARTICLE II

Goods, the produce or manufacture of the Irish Free State, imported into Canada, shall not be subject to other or higher duties than those paid on similar goods, the produce or manufacture of the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland.

ARTICLE III

This Agreement shall be subject to the approval of the Parliaments of the Dominion of Canada and of the Irish Free State. Upon approval being given, it shall be brought into force upon a date to be agreed upon by the Governments of the Dominion of Canada and of the Irish Free State. It shall be in force for a period of five years from the date of its coming into force and thereafter until the expiration of six months from the date on which either Government shall have given to the other notice of its intention to terminate the Agreement.

Done, in duplicate, at Ottawa, this twentieth day of August, one thousand nine hundred and thirty-two.

Signed on behalf of His Majesty's
Government in the Dominion of
Canada.

R. B. BENNETT

*Prime Minister and Secretary of State
for External Affairs.*

Signed on behalf of His Majesty's
Government in the Irish Free State.

SEÁN T. O CEALLAIGH

*Vice-President of the Executive Coun-
cil, Minister for Local Government
and Public Health.*

DOMINION OF CANADA

TREATY SERIES, 1933

No. 3

TRADE AGREEMENT

BETWEEN

CANADA AND SOUTHERN RHODESIA

Signed at Ottawa, August 20, 1932

In force, January 2, 1933



OTTAWA
J. O. PATENAUDE
PRINTER TO THE KING'S MOST EXCELLENT MAJESTY
1935

TRADE AGREEMENT

BETWEEN

CANADA AND SOUTHERN RHODESIA

Signed at Ottawa, August 20, 1932



OTTAWA
J. O. PATENAUDE
PRINTER TO THE KING'S MOST EXCELLENT MAJESTY
1935

TRADE AGREEMENT BETWEEN CANADA AND SOUTHERN RHODESIA

His Majesty's Government in the Dominion of Canada and the Government of the Colony of Southern Rhodesia, desiring to facilitate and extend still further their mutual relations of trade and commerce, have agreed upon the following Articles:—

ARTICLE I

Subject to the provisions of the Customs Tariff of Canada, except as hereinafter provided:—(a) goods, the produce or manufacture of Southern Rhodesia, enumerated in Schedule A to this Agreement, shall, when imported direct into Canada, enjoy the benefits of the tariff concessions indicated in the said Schedule; (b) all other goods, the produce or manufacture of Southern Rhodesia, shall, when imported direct into Canada, enjoy the benefits of the British Preferential Tariff.

ARTICLE II

Subject to the provisions of the laws of Southern Rhodesia relating to Customs, except as hereinafter provided:—(a) goods, the produce or manufacture of Canada, enumerated in Schedule B to this Agreement, shall, on importation into Southern Rhodesia, enjoy the benefits of the tariff concessions indicated in the said Schedule; (b) motor cars and rubber pneumatic tires and tubes, the produce or manufacture of Canada, shall, on importation into Southern Rhodesia, enjoy the benefits of the rates indicated in Note ii to item 129 and Note ii to item 260, respectively, of column B of the Customs Tariff; (c) all other goods, the produce or manufacture of Canada, shall on importation into Southern Rhodesia, enjoy the benefits of the rates of column B of the Customs Tariff as applicable to goods imported from the United Kingdom and reciprocating British possessions.

ARTICLE III

1. Goods, the produce or manufacture of Southern Rhodesia, enumerated in Schedule A to this Agreement, shall, on importation into Canada, enjoy the benefits of the lowest rates of customs duty applicable to similar goods imported from any country.

2. Similarly, goods, the produce or manufacture of Canada, enumerated in Schedule B to this Agreement, shall, on importation into Southern Rhodesia, enjoy the benefit of the lowest rates of customs duty applicable to similar goods imported from any country.

ARTICLE IV

This Agreement shall be subject to the approval of the Parliament of Canada and Legislative Assembly of Southern Rhodesia. Upon approval being given it shall be brought into force upon a date to be agreed upon between the Governments of Canada and of Southern Rhodesia. It shall remain in force for a period of five years from the date of its coming into force and thereafter until the expiration of six months from the date on which either Government shall have given to the other notice of its intention to terminate the Agreement.

Done, in duplicate, at Ottawa, this twentieth day of August, one thousand nine hundred and thirty-two.

R. B. BENNETT

Signed on behalf of His Majesty's
Government in the Dominion of
Canada.

H. U. MOFFAT

Signed on behalf of the Government of
the Colony of Southern Rhodesia.

SCHEDULE A

<i>Tariff Item</i>	<i>Designation of Goods</i>	<i>Tariff Rate</i>
55	Indian corn, n.o.p.....	Free.
100	Grape fruit, when imported from the place of growth by ship, direct to a Canadian port.....	Free.
101	Oranges.....	Free.
101a	Lemons.....	Free.
102	Limes.....	Free.
109a	Peanuts, green, in the shell or not further processed than shelled...	The same treatment as is accorded Australia.

SCHEDULE B

<i>Tariff Item</i>	<i>Designation of Goods</i>	<i>Tariff Rate</i>
	<i>Cream Separators,</i> the produce of Canada..... the produce of foreign countries.....	Free; 15% <i>ad val.</i>
119 (b)	<i>Batteries, electrical; wet or dry, primary or secondary, including accumulators,</i> the produce of Canada..... the produce of foreign countries.....	 5% <i>ad val.</i> ; 20% <i>ad val.</i>
251	<i>Boots and Shoes,</i> (a) of rubber, or boots and shoes the soles of which are wholly or partly rubber, the produce of Canada..... the produce of foreign countries, provided that the margin of preference shall not be less than indicated here..... (b) all other, including slippers, sandals, infants' shoes and bootees, the produce of Canada..... the produce of foreign countries.....	 10% <i>ad val.</i> ; 25% <i>ad val.</i> or 1/- per pair whichever duty shall be greater. 10% <i>ad val.</i> ; 25% <i>ad. val.</i>
263	<i>Boxes, wooden; empty or in shooks for packing and delivery of produce and other classes of goods,</i> the produce of Canada..... the produce of foreign countries.....	Free; 5% <i>ad val.</i>
279	<i>Wood:—</i> (a) Unmanufactured, the produce of Canada..... (b) Ceiling and flooring boards; planed, tongued and grooved, the produce of Canada.....	Lowest rate to any country. Lowest rate to any country.

SCHEDULE B—*Concluded*

<i>Tariff Item</i>	<i>Description of Goods</i>	<i>Tariff Rate</i>
295	<p><i>Paper:—</i></p> <p>(c) <i>News print</i>, in reels or in the flat, the produce of Canada..... the produce of foreign countries.....</p> <p>(d) Plain or composite, n.e.e.: (i) In the original mill wrappers, flat or folded, not less than 16 inches by 15 inches, the produce of Canada..... the produce of foreign countries.....</p> <p>(ii) In reels, including paper in reels used for the monotype type-setting machine, the produce of Canada..... the produce of foreign countries.....</p>	<p>Free; 10% <i>ad val.</i></p> <p>Free; 10% <i>ad val.</i></p> <p>Free; 10% <i>ad val.</i></p>
295 (e)	<p><i>Wrapping</i> (including browns, casings, sealings, nature or ochre browns, sulphites, krafts and bag papers): in original mill wrappers, or in sheets, or in rolls, when the weight of the paper, at a size of 29 inches by 45 inches, or its equivalent, is not less than 30 lbs. per ream of 480 sheets; but not including grease-proof, oiled, waxed, vegetable and imitation parchment, and cartridge papers and tinfoil and similar metallic papers, the produce of Canada..... the produce of foreign countries.....</p>	<p>Free; 10% <i>ad val.</i></p>
295 (f)	<p><i>Wrapping paper</i> (plain or printed, cut to size) for packing fresh fruit, the produce of Canada..... the produce of foreign countries.....</p>	<p>Free; 10% <i>ad val.</i></p>

DOMINION OF CANADA

TREATY SERIES, 1933

No. 4

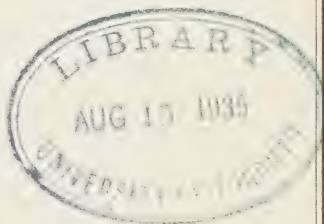
TRADE AGREEMENT

BETWEEN

CANADA AND THE UNION OF SOUTH AFRICA

Signed at Ottawa, August 20, 1932

In force, June 30, 1933



OTTAWA

J. O. PATENAUDE

PRINTER TO THE KING'S MOST EXCELLENT MAJESTY

1935

TRADE AGREEMENT

BETWEEN

CANADA AND THE UNION OF SOUTH AFRICA

Signed at Ottawa, August 20, 1932



OTTAWA
J. O. PATENAUDE
PRINTER TO THE KING'S MOST EXCELLENT MAJESTY
1935

Trade Agreement Between the Dominion of Canada and The Union of South Africa

His Majesty's Government in the Dominion of Canada and His Majesty's Government in the Union of South Africa, desiring to facilitate and extend still further their mutual relations of trade and commerce, have agreed upon the following Articles:—

ARTICLE I

1. Subject to the provisions of the Customs Tariff of Canada, except as hereinafter provided, goods, the produce or manufacture of the Union of South Africa, enumerated in Schedule A to this Agreement, shall, on importation into the Dominion of Canada, enjoy the tariff concessions set forth in the said Schedule.

2. To enjoy the benefit of the tariff advantages provided for in Section 1 of this Article goods originating in and coming from the Union of South Africa shall be imported direct into Canada.

ARTICLE II

1. Subject to the provisions of the laws of the Union of South Africa relating to Customs, goods, the produce or manufacture of the Dominion of Canada, enumerated in Schedule B to this Agreement, shall, on importation into the Union of South Africa, enjoy the tariff concessions set forth in the said Schedule.

2. To enjoy the benefit of the tariff advantages provided for in Section 1 of this Article, goods originating in and coming from the Dominion of Canada shall be conveyed, without transshipment, from a port of the Dominion of Canada, or if transhipped, then only if it be proved to the satisfaction of the Commissioner of Customs of the Union of South Africa that the intended destination of the goods when originally shipped from the Dominion of Canada was the Union of South Africa.

ARTICLE III

1. Goods, the produce or manufacture of the Union of South Africa, enumerated in Schedule A to this Agreement, shall, on importation into the Dominion of Canada, enjoy the benefit of the lowest rates of customs duty applicable to similar goods imported from any country. Provided that such goods shall not be entitled to the benefit now accorded to the products of the British West Indies, Bermuda, British Guiana, and British Honduras, by virtue of the trade agreement existing between the Governments of these colonies and the Government of Canada.

2. Similarly, goods the produce or manufacture of the Dominion of Canada, enumerated in Schedule B to this Agreement, shall, on importation into the Union of South Africa, enjoy the benefit of the lowest rates of customs duty applicable to similar goods imported from any country. Provided that such goods shall not be entitled to the privileges accorded to the products of Southern and Northern Rhodesia and of the territories of Basutoland, Swaziland, and the Bechuanaland Protectorate, by virtue of the customs agreements now existing or agreements of a like nature hereafter concluded between the Governments of the Union of South Africa and of the said countries and territories, nor to the privileges accorded to the produce of Mozambique under Schedule A of the Convention between the Government of the Union of South Africa and the Government of the Portuguese Republic of the 11th September, 1928.

ARTICLE IV

His Majesty's Government in the Dominion of Canada will, in regard to the goods enumerated in Schedule "A," maintain the margins of tariff concession represented by the difference between the rates accorded to Union goods in that Schedule and the presently existing rates on similar goods when imported from any foreign country.

His Majesty's Government in the Union of South Africa will maintain the margins of preference accorded in Schedule "B" to Canadian goods over similar goods when imported from any foreign country.

ARTICLE V

1. Indian corn or maize, the produce of the Union of South Africa, imported into the Dominion of Canada at a price not lower than that quoted for Indian corn or maize of similar quality on the Baltic Exchange, London, shall not be subject to the provisions of Section 6 of the Customs Tariff of Canada.

2. The provisions of this Article will cease to be operative if after the thirtieth of April, 1934, the export of Indian corn or maize from the Union of South Africa to the Dominion of Canada be subsidized.

ARTICLE VI

In determining the value for duty purposes of motor vehicles, the manufacture of the Dominion of Canada, imported into the Union of South Africa, a deduction shall be made of the amount of any drawback of customs duty granted by the Government of the Dominion of Canada in respect of material used in, wrought into, or attached to, such motor vehicles.

ARTICLE VII

For the purposes of this agreement the Mandated Territory of South West Africa shall be deemed to be part of the Union of South Africa.

ARTICLE VIII

This Agreement shall be subject to the approval of the Parliaments of the Dominion of Canada and of the Union of South Africa. Upon approval being given it shall be brought into force upon a date to be agreed upon between the Governments of the Dominion of Canada and the Union of South Africa. It shall remain in force for a period of five years from the date of its coming into force and thereafter until the expiration of six months from the date on which either Government shall have given to the other notice of its intention to terminate the Agreement.

Done, in duplicate, at Ottawa, this twentieth day of August, one thousand nine hundred and thirty-two.

R. B. BENNETT

Signed on behalf of His Majesty's Government in the Dominion of Canada.

N. C. HAVENGA

Signed on behalf of His Majesty's Government in the Union of South Africa.

SCHEDULE A

<i>Tariff Item</i>	<i>Article</i>	<i>Tariff Rate</i>
12a	Sausage skins or casings, cleaned.....	Free.
53	Cornmeal.....	Free.
54	Indian corn for purposes of distillation, subject to regulations to be approved by the Governor-in-Council.....per bushel	7½ cts.
54a	Indian corn, not including Indian corn for purposes of distillation, when imported or taken out of warehouse by manufacturers of starch or of cereal products for human consumption, for use exclusively in the manufacture of starch or such cereal products, in their own factories under regulations prescribed by the Minister..	Free.
55	Indian corn, n.o.p.....	Free.
79b	Flowers and foliage, natural, cut, whether in designs or bouquets, or not.....	British Preferential.
92	Fruits, fresh, in their natural state, the weight of the packages to be included in the weight for duty:	
	(d) Peaches.....	Free, December 1 to April 30.
	(e) Pears.....	Free, February 1 to April 30.
	(f) Plums or prunes.....	Free, December 1 to April 30.
	(i) Quinces and nectarines.....	Free, February 1 to May 31.
93	Apples, fresh, in their natural state, the weight of the packages to be included in the weight for duty.	Free, April 1 to June 30.
94	Grapes, fresh, in their natural state, the weight of the packages to be included in the weight for duty.	Free, February 1 to June 30.
95	Cantaloupes and muskmelons, the weight of the packages to be included in the weight for duty.....	Free.
99a	Plums or prunes, dried, unpitted.....	Free.
99c	Raisins and dried currants.....	Free.
99g	Apricots, nectarines, pears and peaches, dried, desiccated, evaporated or dehydrated.....	Free.
100	Grape fruit.....	Free, May 1 to Dec. 31.
101	Oranges and mandarines.....	Free, May 1 to Dec. 31.
104a	Fruit pulp, other than grape pulp, not sweetened, in air-tight cans or other air-tight packages.....	Free.
105	Fruit pulp, with sugar or not, n.o.p., and fruits, crushed or frozen..	British Preferential.
105a	Lemon and orange rinds and citron in brine.....	British Preferential.
105d	Jellies, jams, marmalades, preserves, fruit butters and condensed mince meats.....	British Preferential.
105e	Fruits and peels, crystallized, glace, candied or drained; cherries and other fruits of creme de menthe, marachino or other flavour.	British Preferential.
106	Fruits, prepared, in air-tight cans or other air-tight containers, the weight of the containers to be included in the weight for duty:	
	Ex. (a) Apricots.....per pound	1 ct.
	(b) Pineapples.....per pound	1 ct.
	Ex. (c) Cape gooseberries, plums, figs, quinces, guavos, paw-paws.....per pound	1 ct.
Ex. 109	Peanuts, shelled.....	Free.

SCHEDULE A—Continued

<i>Tariff Item</i>	<i>Article</i>	<i>Tariff Rate</i>
109a	Peanuts, green, in the shell or not further processed than shelled..	Free.
134	All sugar above number sixteen Dutch standard in colour, and all refined sugars of whatever kinds, grades or standards not covered by tariff item No. 135, and sugar syrups testing over fifty-six degrees of polarization..... Provided that refined sugar shall be entitled to entry under the British Preferential Tariff upon evidence satisfactory to the Minister, that such refined sugar has been manufactured wholly from raw sugar produced in the British Colonies and possessions, and not otherwise. Provided further that sugar imported under this item shall not be subject to special duty in excess of three-fourths of one cent per pound.	British Preferential.
135	Sugar above number sixteen Dutch standard in colour when imported or purchased in bond in Canada by a recognized sugar refiner, for refining purposes only, under regulations by the Minister; and sugar, n.o.p., not above number sixteen Dutch standard in colour, sugar drainings or pumpings drained in transit, melado or concentrated melado, tank bottoms, sugar concrete, and molasses testing over fifty-six degrees and not exceeding seventy-six degrees when not exceeding seventy-six degrees of polarization..... Provided that sugar imported under this item shall not be subject to special duty.	British Preferential.
Ex. 135	Sugar above number 16 Dutch standard in colour when imported or purchased in bond in Canada by a recognized sugar refiner for refining purposes only, under regulations by the Minister, when exceeding 98 degrees, but not exceeding 99 degrees polarization, effective on and after 22nd August, 1931.....	British Preferential.
135a	Invert sugar, and syrups the product of the sugar cane or beet, and all imitations thereof or substitutes therefor, not including molasses and not including syrups in receptacles of such size that the gross weight of receptacles and contents does not exceed sixty pounds.....	British Preferential.
136	Molasses produced in the process of the manufacture of cane sugar from the juice of the cane without any admixture with any other ingredient, when imported direct from the place of production or its shipping port, in the original package in which it was placed at the point of production and not afterwards subjected to any process of treating or mixing, testing by the polariscope not less than thirty-five degrees, nor more than fifty-six degrees, under regulations prescribed by the Minister.....	British Preferential.
136a	Molasses of cane, testing by polariscope under thirty-five degrees but not less than twenty degrees.....	British Preferential.
137	Molasses, testing not more than fifty-six degrees by the polariscope, the produce of any British country entitled to the benefits of the British Preferential Tariff, when produced from sugar-cane and imported direct by ship from the country of production, or from any British country, in the original package in which it was placed at the point of production, and not afterwards subjected to any process of treating or mixing..... Provided, however, that the said molasses may be transferred in bond under excise regulations for purposes of distillation.	British Preferential.
139	Glucose or grape sugar, glucose syrup and corn syrup, or any syrups containing an admixture thereof, n.o.p.....	British Preferential.
140	Syrups and molasses of all kinds, the product of the sugar-cane or beet, n.o.p., and all imitations thereof or substitutes therefor....	British Preferential.
140a	Shredded sugar-cane.....	British Preferential.
141	Sugar candy and confectionery, n.o.p., including sweetened gums, candied popcorn, candied nuts, flavouring powders, custard powders, jelly powders, sweetmeats, sweetened breads, cakes, pies, puddings and all other confections containing sugar, the weight of the wrappings and cartons to be included in the weight for duty	British Preferential.

SCHEDULE A—Continued

<i>Tariff Item</i>	<i>Article</i>	<i>Tariff Rate</i>
142	Tobacco, unmanufactured, for excise purposes under conditions of the Excise Act.....	British Preferential.
Ex. 152	Orange, lemon and passion fruit juices, n.o.p.....	Free.
152c	Grape juice in containers of more than one gallon capacity each....	British Preferential.
Ex. 156	Brandies and Van der Hum.....per proof gallon	\$8.00.
160	Alcoholic perfumes and perfumed spirits, bay rum, cologne and lavender waters, lotions, hair, tooth, and skin washes, and other toilet preparations containing spirits of any kind.....	British Preferential.
162	Medicinal or medicated wines, including vermouth and ginger wine, containing not more than forty per cent of proof spirit.....	British Preferential.
Ex. 163	Wines of the fresh grape of all kinds, not sparkling, imported in barrels or in bottles, containing less than 35% proof spirit per gallon	25 cts.
164	Wines of all kinds, except sparkling wines, containing 35 per cent or over but not more than 40 per cent of proof spirit, whether imported in wood or in bottles (six quart bottles or twelve pint bottles to be held to contain a gallon) when the produce or manufacture of the Union of South Africa.....per gallon	55 cts.
165	Champagne and all other sparkling wines:— (a) in bottles containing each not more than a quart but more than a pint (old wine measure).....per doz. bottles (b) in bottles containing not more than a pint each, but more than one-half pint (old wine measure).....per doz. bottles (c) in bottles containing one-half pint each or less (old wine measure).....per doz. bottles (d) in bottles containing over one quart each (old wine measure) per gallon.....	\$7.44. \$3.72. \$1.86. \$3.60.
549	Wool, the hair of the camel, alpaca, goat, or other like animal, not further prepared than combed..... Provided that importations under this Item, wholly the product of any British country, when imported direct from the United Kingdom into a sea, lake or river port of Canada, shall be entitled to the benefits of the British Preferential Tariff.	British Preferential.
599	Hides and skins, raw, whether dry, salted or pickled; and raw pelts Provided, that importations under this Item, wholly the product of any British country, when imported direct from the United Kingdom into a sea, lake or river port of Canada, shall be entitled to the benefits of the British Preferential Tariff.	British Preferential.

SCHEDULE B

<i>Tariff Item</i>	<i>Article</i>	<i>Preferential Rebate</i>
15 (a)(i)	Wheat in the grain.....per 100 lbs.	2d.
15 (a)(i)	Wheat ground or otherwise so prepared.....per 100 lbs.	4d.
Ex. 19 (e)	Fish, tinned (not specially provided for).....per lb.	1½d.
Ex. 22 (a)	Apples, fresh or green, from October 1 to December 31. <i>ad val.</i>	5%
Ex. 46 (b)	Peas, corn, and tomatoes, tinned or otherwise preserved.....	Lowest rate to any country.

SCHEDULE B—Continued

<i>Tariff Item</i>	<i>Article</i>	<i>Preferential Rebate</i>
70	Hosiery:— (a) Socks..... <i>ad val.</i> (b) Stockings..... <i>ad val.</i>	5% 5%
81 (1) (a)	Twine; seaming and binder, and harvest yarn..... <i>ad val.</i>	5%
94	Cash registers and calculating machines.....	Lowest rate to any country.
95 (d)	Chain in the length for the making of non-skid chains for motor vehicles, under such conditions as the Minister may prescribe.....	Lowest rate to any country.
97	(1) Cranes, mechanical, excavators and loaders, winches not being for whaling, trawling or mining purposes, hoisting crabs, chain blocks, spiral chutes, gravity conveyors and shears..... <i>ad val.</i> (2) Bucket conveyors and conveyor belts and belting (not being for mining or industrial purposes) and mechanical storage lifting apparatus..... <i>ad val.</i>	7% 7%
Ex. 101 (c)	Cream separators.....	Lowest rate to any country.
113 (3)	Vacuum cleaners (electric)..... <i>ad val.</i>	5%
Ex. 118 (a)	Machinery, apparatus, appliances and implements (not specially provided for, and not including material, domestic machines or vehicles):—For agricultural purposes (whole item except sprayers and sprinklers).....	Lowest rate to any country.
119 (b)	Batteries, electrical: Wet or dry, primary or secondary, including accumulators, except those of which each cell or unit is of a capacity greater than 150 ampere hours at a one-hour rate of discharge..... <i>ad val.</i>	10%
Ex. 129 (a) to (h)	Motor cars:— Motor cars, chassis, spare parts and accessories.....	Lowest rate to any country.
Ex. 130 (a) to (e)	Motor trucks and motor vans for the conveyance of goods, and steam wagons, and trailers for the same, and motor char-a-bancs, omnibuses and ambulance vans.....	Lowest rate to any country.
Ex. 134	Pipes, piping, tubes, and fittings, of metal: gas, steam, drainage, sewerage, irrigation, water supply and water pumping; not including grids, manhole covers and fittings, and surface boxes:— (a) Wrought iron or steel pipes and tubes, not riveted, except down-pipes and guttering..... per 100 lbs. (b) Cast-iron pipes and tubes, except down-pipes and guttering..... per 100 lbs. (d) Down-piping and guttering and fittings therefor, and riveted wrought iron or steel pipes and tubes... <i>ad val.</i> (e) Cocks and taps, and meters and pipe fittings, n.e.e.; spare parts of water meters falling under paragraph (h)..... <i>ad val.</i> (g) Cisterns..... <i>ad val.</i> (h) Water meters for house connections, not exceeding 1-inch piping..... each	1s. 8d. 5% 5% 5% 3s.
143 (b)	Electrical cooking and heating appliances (including kettles and irons): not being machinery elsewhere provided for and not including electric irons and electric steam irons used for industrial purposes..... <i>ad val.</i>	5%
146	Tools, mechanics': being tools ordinarily used by mechanics and artisans, and not being agricultural implements or machine tools..... <i>ad val.</i>	3%

SCHEDULE B—*Continued*

<i>Tariff Item</i>	<i>Article</i>	<i>Preferential Rebate</i>
192	Lead, white:— (a) Dry.....per 100 lbs.	1s.
	(b) Ground in oil: (i) in packages containing 50 lbs. weight or over.....per 100 lbs.	1s.
	(ii) in packages containing less than 50 lbs. weight.....per 100 lbs.	1s.
238	Perfumery and toilet preparations, not elsewhere enumerated, including powders, washes, pomatums, cosmetics, pastes, dyes, hair oils, but not including tooth powders, tooth pastes and tooth washes.....	Lowest rate to any country.
251 (c)	Cotton canvas shoes of the plimsoll, tennis or gymnasium type, the soles of which, excluding the socking, are wholly of rubber: (i) Adult size, 5 and upwards per pair.....	Difference between 30% <i>ad val.</i> , or 1s. 6d. per pair, whichever is greater, and 30% <i>ad val.</i> , or 2s. 6d. per pair, whichever is greater.
251 (d)	Unspecified boots and shoes, of any material, including goloshes.....	Lowest rate to any country.
Ex. 253 (a)	Rubber water (garden) hose: (i) Plain.....per lb.	$\frac{3}{4}$ d.
	(ii) Armoured.....per lb.	$\frac{1}{2}$ d.
260	Rubber pneumatic tyres and tubes: (a) Tyres, including the weight of the immediate wrapper: (iii) Other than those imported with or for attachment to chassis for bodies to be built in the Union.....per lb.	2d.
	(b) Tubes for motor vehicles other than motor cycles.....per lb.	1½d.
	(c) Tubes for motor cycles and cycles.....per lb.	2d.
261	Rubber tyres, solid: complete or in lengths or in the piece.....per lb.	1d.
Ex. 263 (a)	(i) Boxes, wooden: empty or in shooks:— for packing citrus fruits..... <i>ad val.</i>	5%
270 (b)	Handles, wooden, for picks, shovels, mechanics' tools, and agricultural implements, except those shaped but otherwise in the rough.....	Lowest rate to any country.
275	Shingles..... <i>ad val.</i>	10%
279	Wood:— (a) Unmanufactured:— (i) Softwood (coniferous).....per 100 super. ft.	9d.
	(ii) Other..... <i>ad val.</i>	3%
	(b) Ceiling and flooring boards: planed, tongued and grooved; and parquet flooring.....	Lowest rate to any country.
Ex. 287	Cardboard, linenboard, leatherboard, strawboard and mill-board, but not including pulpboard for building purposes..	Lowest rate to any country.
295	Paper:— (c) Newsprint in reels or in the flat..... <i>ad val.</i>	5%
	(d) Plain or composite, not elsewhere enumerated:— (i) In the original mill wrappers, flat or folded, not less than 16 inches by 15 inches.....	Lowest rate to any country.
	(ii) In reels, including paper in reels used for the monotype typesetting machine.....	Lowest rate to any country.

SCHEDULE B—*Concluded*

<i>Tariff Item</i>	<i>Article</i>	<i>Preferential Rebate</i>
295	(f) Wrappings (including browns, casings, sealings, nature or ochre browns, sulphites, krafts and bag papers), in original mill wrappers, or in sheets or in rolls, when the weight of the paper at a size of 29 ins. by 45 ins., or its equivalent, is not less than 30 lb. per ream of 480 sheets, but not including waxed, oiled, greaseproof, vegetable and imitation parchment and cover paper for use in the process of manufacturing boots and shoes, and printed papers, cartridge papers, and tinfoil and similar metallic papers.....	Lowest rate to any country.
Ex. 296 (k)	Unspecified printed, ruled, lithographed and embossed matter (not being metal and not including embossed paper serviettes, d'oyleys and paper mats).....	Lowest rate to any country.
Ex. 335	Ice chests..... <i>ad val.</i> Wire gauze (mosquito and fly netting)..... <i>ad val.</i> Pulpboard and wallboard.....	5% 5% Lowest rate to any country.

Can.
Misc
T

DOMINION OF CANADA

TREATY SERIES, 1933
No. 5

INTERNATIONAL CONVENTION
RELATIVE TO THE
TREATMENT OF PRISONERS OF WAR

Geneva, July 27, 1929

Signed by Canada, January 29, 1930

Canadian Ratification deposited February 20, 1933



OTTAWA
J. O. PATENAUDE
PRINTER TO THE KING'S MOST EXCELLENT MAJESTY
1935

Price, 25 cents

INTERNATIONAL CONVENTION

relative to the

Treatment of Prisoners of War

GENEVA

July 27, 1929



OTTAWA
F. A. ACLAND
PRINTER TO THE KING'S MOST EXCELLENT MAJESTY
1931

(Translation.)

International Convention of the 27th July, 1929, relative to the Treatment of Prisoners of War

Geneva July 27, 1929

THE President of the German Reich, the President of the United States of America, the Federal President of the Republic of Austria, His Majesty the King of the Belgians, the President of the Republic of Bolivia, the President of the Republic of the United States of Brazil, His Majesty the King of Great Britain, Ireland and the British Dominions beyond the Seas, Emperor of India, His Majesty the King of the Bulgarians, the President of the Republic of Chile, the President of the Republic of China, the President of the Republic of Colombia, the President of the Republic of Cuba, His Majesty the King of Denmark and Iceland, the President of the Dominican Republic, His Majesty the King of Egypt, His Majesty the King of Spain, the President of the Republic of Estonia, the President of the Republic of Finland, the President of the French Republic, the President of the Hellenic Republic, His Serene Highness the Governor of Hungary, His Majesty the King of Italy, His Majesty the Emperor of Japan, the President of the Republic of Latvia, Her Royal Highness the Grand Duchess of Luxemburg, the President of the United States of Mexico, the President of the Republic of Nicaragua, His Majesty the King of Norway, Her Majesty the Queen of the Netherlands, His Imperial Majesty the Shah of Persia, the President of the Republic of Poland, the President of the Portuguese Republic, His Majesty the King of Roumania, His Majesty the King of the Serbs, Croats and Slovenes, His Majesty the King of Siam, His Majesty the King of Sweden, the Swiss Federal Council, the President of the Czechoslovak Republic, the President of the Turkish Republic, the President of the Oriental Republic of Uruguay, the President of the Republic of the United States of Venezuela,

Recognizing that, in the extreme event of a war, it will be the duty of every Power, to mitigate, as far as possible, the inevitable rigours thereof and to alleviate the condition of prisoners of war;

Being desirous of developing the principles which have inspired the international conventions of The Hague, in particular the Convention concerning the Laws and Customs of War and the Regulations thereunto annexed;

Have resolved to conclude a Convention for that purpose and have appointed as their plenipotentiaries:

The President of the German Reich:

M. Edmund Rhomberg, Doctor of Laws, Minister "en disponibilité";

The President of the United States of America:

The Honourable Eliot Wadsworth, formerly Assistant Secretary to the Treasury,

The Honourable Hugh R. Wilson, Envoy Extraordinary and Minister Plenipotentiary of the United States of America at Berne;

The Federal President of the Republic of Austria:

M. Marc Leitmaier, Doctor of Laws, Ministerial Counsellor to the Federal Chancery, Department of Foreign Affairs;

His Majesty the King of the Belgians:

M. Paul Demolder, Major-General Commanding the Medical Service of the 1st Military District.

M. Joseph de Ruelle, Legal Adviser to the Ministry of Foreign Affairs;

The President of the Republic of Bolivia:

M. Alberto Cortadellas, Minister-Resident of Bolivia at Berne;

The President of the United States of Brazil:

M. Raul de Rio-Branco, Envoy Extraordinary and Minister Plenipotentiary of Brazil at Berne;

His Majesty the King of Great Britain, Ireland and the British Dominions beyond the Seas, Emperor of India:

For Great Britain and Northern Ireland, and all parts of the British Empire which are not separate Members of the League of Nations:

The Right Hon. Sir Horace Rumbold, G.C.M.G., M.V.O., Ambassador of His Britannic Majesty at Berlin;

For the Dominion of Canada:

Mr. Walter Alexander Riddell, Permanent Delegate of the Canadian Government to the League of Nations;

For the Commonwealth of Australia:

Mr. Claud Russell, Envoy Extraordinary and Minister Plenipotentiary of His Britannic Majesty at Berne;

For the Dominion of New Zealand:

Mr. Claud Russell, Envoy Extraordinary and Minister Plenipotentiary of His Britannic Majesty at Berne;

For the Union of South Africa:

Mr. Eric Hendrik Louw, High Commissioner for the Union of South Africa in London;

For the Irish Free State:

Mr. Sean Lester, Delegate of the Irish Free State to the League of Nations;

For India:

Mr. Claud Russell, Envoy Extraordinary and Minister Plenipotentiary of His Britannic Majesty at Berne;

His Majesty the King of the Bulgarians:

M. Dimitri Mikoff, Chargé d'Affaires of Bulgaria at Berne, Permanent Delegate of the Bulgarian Government to the League of Nations,

M. Stephen N. Lafchieff, Member of the Administrative Council of the Bulgarian Red Cross;

The President of the Republic of Chile:

Colonel Guillermo Novoa-Sepulveda, Military Attaché to the Chilean Legation at Berlin,

Captain Dario Pulgar-Arriagada, Medical Service;

The President of the Republic of China:

M. Chi Yung Hsiao, Chargé d'Affaires *ad interim* of China at Berne;

The President of the Republic of Colombia:

M. Francisco José de Urrutia, Envoy Extraordinary and Minister Plenipotentiary of Colombia at Berne;

The President of the Republic of Cuba:

- M. Carlos de Armenteros y de Cardenas, Envoy Extraordinary and Minister Plenipotentiary of Cuba at Berne,
- M. Carlos Blanco y Sánchez, Secretary of Legation, attached to the Delegation of Cuba to the League of Nations;

His Majesty the King of Denmark and Iceland:

For Denmark:

- M. Harald de Scavenius, Chamberlain, Envoy Extraordinary and Minister Plenipotentiary of Denmark in Switzerland and the Netherlands, formerly Minister for Foreign Affairs,
- M. Gustave M. Rasmussen, Chargé d'Affaires *ad interim* of Denmark at Berne;

The President of the Dominican Republic:

- M. Charles Ackermann, Consul of the Dominican Republic at Geneva;

His Majesty the King of Egypt:

- M. Mohammed Abdel Moneim Riad, Avocat au Contentieux de l'Etat, Professor of International Law at the Military School of Cairo,
- M. Henri Wassif Simaika, Attaché to the Royal Egyptian Legation at Rome;

His Majesty the King of Spain:

- The Marqués de la Torrehermosa, Envoy Extraordinary and Minister Plenipotentiary of Spain at Berne;

The President of the Republic of Estonia:

- M. Hans Leesment, Doctor of Medicine, President of the Estonian Red Cross;

The President of the Republic of Finland:

- Lieutenant-Colonel A. E. Martola, Military Attaché to the Legation of Finland at Paris;

The President of the French Republic:

- M. Henri Chassain de Marcilly, Ambassador of France at Berne,
- M. Jean Du Sault, Counsellor of the French Embassy at Berne;

The President of the Hellenic Republic:

- M. Raphael Raphael, Chargé d'Affaires *ad interim* of Greece at Berne,
- Lieutenant-Colonel Sophocles Veniselos, Military Attaché to the Greek Legation at Paris;

His Serene Highness the Governor of Hungary:

- M. Paul de Hevesy, Minister-Resident, Permanent Delegate of the Royal Government to the League of Nations;

His Majesty the King of Italy:

- M. Giovanni Ciraolo, Senator of the Realm;

His Majesty the Emperor of Japan:

- M. Isaburo Yoshida, Envoy Extraordinary and Minister Plenipotentiary of Japan at Berne,
- Lieutenant-Colonel Sadamu Shimomura,
- Captain Seizo Miura, Naval Attaché to the Japanese Embassy at Paris;

The President of the Republic of Latvia:

- M. Charles Duzmans, Envoy Extraordinary and Minister Plenipotentiary of Latvia to His Majesty the King of the Serbs, Croats and Slovenes, Permanent Delegate to the League of Nations,
- M. Oskar Voit, Envoy Extraordinary and Minister Plenipotentiary of Latvia in Switzerland, Germany, Hungary and the Netherlands;

Her Royal Highness the Grand Duchess of Luxemburg:

- M. Charles Vermaire, Consul of the Grand Duchy at Geneva;

The President of the United States of Mexico:

- M. Francisco Castillo Nájera, Physician, Envoy Extraordinary and Minister Plenipotentiary of Mexico at Brussels;

The President of the Republic of Nicaragua:

- M. Antoine Sottile, Doctor of Laws, Permanent Delegate of Nicaragua to the League of Nations;

His Majesty the King of Norway:

- M. Johannes Irgens, Envoy Extraordinary and Minister Plenipotentiary of Norway at Berne, Rome and Athens,
- M. Jens Christian Meinich, Commandant of Infantry, Secretary-General of the Norwegian Red Cross;

Her Majesty the Queen of the Netherlands:

- M. Willem Isaac Doude van Troostwijk, Envoy Extraordinary and Minister Plenipotentiary of the Netherlands at Berne,
- Major-General Johann Carl Diehl, Inspector-General of the Army Medical Service, Vice-President of the Netherlands Red Cross,
- M. Jacob Harberts, Commandant of the General Staff, Professor at the Ecole Supérieure de Guerre;

His Imperial Majesty the Shah of Persia:

- M. Anouchirevan Khan Sepahbodi, Envoy Extraordinary and Minister Plenipotentiary of Persia at Berne;

The President of the Republic of Poland:

- Colonel Joseph Gabriel Pracki, Medical Service,
- Lieutenant-Colonel W. Jerzy Babecki;

The President of the Portuguese Republic:

- M. Vasco de Quevedo, Envoy Extraordinary and Minister Plenipotentiary of Portugal at Berne,
- M. Francisco de Calheiros e Menezes, First Secretary of Legation;

His Majesty the King of Roumania:

- M. Michel B. Boeresco, Envoy Extraordinary and Minister Plenipotentiary of Roumania at Berne,
- Colonel Eugène Vertejano, Officer of the General Staff;

His Majesty the King of the Serbs, Croats and Slovenes:

- M. Ilija Choumenkovitch, Envoy Extraordinary and Minister Plenipotentiary of the Kingdom of the Serbs, Croats and Slovenes at Berne, Permanent Delegate to the League of Nations;

His Majesty the King of Siam:

- H.S.H. Prince Varnvaidya, Envoy Extraordinary and Minister Plenipotentiary of Siam in London;

His Majesty the King of Sweden:

M. Karl Ivan Westman, Envoy Extraordinary and Minister Plenipotentiary of Sweden at Berne;

The Swiss Federal Council:

M. Paul Dinichert, Minister Plenipotentiary, Head of the Foreign Affairs Division of the Federal Political Department,
Colonel Carl Hauser, Medical Corps, Chief Medical Officer of the Army,
M. Anton Züblin, Colonel of Infantry "en disponibilité," Barrister-at-Law,
Lieutenant-Colonel Roger de la Harpe, Medical Corps,
Major Dietrich Schindler, Military Judiciary, Professor of International Law at the University of Zurich;

The President of the Czechoslovak Republic:

M. Zdeněk Fierlinger, Envoy Extraordinary and Minister Plenipotentiary of Czechoslovakia at Berne;

The President of the Turkish Republic:

Hassan Bey, Vice-President of the National Grand Assembly of Turkey,
Vice-President of the Turkish Red Crescent,
Nusret Bey, President of the Council of State of the Republic,
Professor Akil Moukhtar Bey, Doctor of Medicine,
Dr. Abdulkadir Bey, Lieutenant-Colonel, Military Physician, Professor at the Cadet School and at the Hospital of Gulhane;

The President of the Oriental Republic of Uruguay:

M. Alfredo de Castro, Envoy Extraordinary and Minister Plenipotentiary of Uruguay at Berne;

The President of the Republic of the United States of Venezuela:

M. Caracciolo Parra-Pérez, Envoy Extraordinary and Minister Plenipotentiary of Venezuela at Rome,
M. Ivan Manuel Hurtado-Machado, Chargé d'Affaires *ad interim* of Venezuela at Berne;

Who, having communicated their full powers, found in good and due form, have agreed as follows:

PART I.—*General Provisions*

ARTICLE I

THE present Convention shall apply without prejudice to the stipulations of Part VII:—

- (1) to all persons referred to in articles 1, 2 and 3 of the Regulations annexed to The Hague Convention of the 18th October, 1907, concerning the Laws and Customs of War on Land, who are captured by the enemy.*

* The articles referred to are as follows:—

ART. 1.—The laws, rights and duties of war apply not only to the army but also to militia and volunteer corps fulfilling all the following conditions:—

1. They must be commanded by a person responsible for his subordinates;
2. They must have a fixed distinctive sign recognizable at a distance;
3. They must carry arms openly; and
4. They must conduct their operations in accordance with the laws and customs of war.

In countries where militia or volunteer corps constitute the army, or form part of it, they are included under the denomination "army."

ART. 2.—The inhabitants of a territory not under occupation, who, on the approach of the enemy, spontaneously take up arms to resist the invading troops without having had time to organize themselves in accordance with Article 1, shall be regarded as belligerents if they carry arms openly and if they respect the laws and customs of war.

ART. 3.—The armed forces of the belligerents may consist of combatants and non-combatants. In the case of capture by the enemy, both have the right to be treated as prisoners of war.

- (2) to all persons belonging to the armed forces of belligerents who are captured by the enemy in the course of operations of maritime or aerial war, subject to such exceptions (derogations) as the conditions of such capture render inevitable. Nevertheless these exceptions shall not infringe the fundamental principles of the present Convention; they shall cease from the moment when the captured persons shall have reached a prisoners-of-war camp.

ARTICLE 2

Prisoners of war are in the power of the hostile Government, but not of the individuals or formation which captured them.

They shall at all times be humanely treated and protected, particularly against acts of violence, from insults and from public curiosity.

Measures of reprisal against them are forbidden.

ARTICLE 3

Prisoners-of-war are entitled to respect for their persons and honour. Women shall be treated with all consideration due to their sex.

Prisoners retain their full civil capacity.

ARTICLE 4

The detaining Power is required to provide for the maintenance of prisoners of war in its charge.

Differences of treatment between prisoners are permissible only if such differences are based on the military rank, the state of physical or mental health, the professional abilities, or the sex of those who benefit from them.

PART II.—*Capture*

ARTICLE 5

Every prisoner of war is required to declare, if he is interrogated on the subject, his true names and rank, or his regimental number.

If he infringes this rule, he exposes himself to a restriction of the privileges accorded to prisoners of his category.

No pressure shall be exerted on prisoners to obtain information regarding the situation in their armed forces or their country. Prisoners who refuse to reply may not be threatened, insulted, or exposed to unpleasantness or disadvantages of any kind whatsoever.

If, by reason of his physical or mental condition, a prisoner is incapable of stating his identity, he shall be handed over to the Medical Service.

ARTICLE 6

All personal effects and articles in personal use—except arms, horses, military equipment and military papers—shall remain in the possession of prisoners of war, as well as their metal helmets and gas-masks.

Sums of money carried by prisoners may only be taken from them on the order of an officer and after the amount has been recorded. A receipt shall be given for them. Sums thus impounded shall be placed to the account of each prisoner.

Their identity tokens, badges of rank, decorations and articles of value may not be taken from prisoners.

PART III.—*Captivity*Section 1.—*Evacuation of Prisoners of War*

ARTICLE 7

As soon as possible after their capture, prisoners of war shall be evacuated to depôts sufficiently removed from the fighting zone for them to be out of danger.

Only prisoners who, by reason of their wounds or maladies, would run greater risks by being evacuated than by remaining may be kept temporarily in a dangerous zone.

Prisoners shall not be unnecessarily exposed to danger while awaiting evacuation from a fighting zone.

The evacuation of prisoners on foot shall in normal circumstances be effected by stages of not more than 20 kilometres per day, unless the necessity for reaching water and food depôts requires longer stages.

ARTICLE 8

Belligerents are required to notify each other of all captures of prisoners as soon as possible, through the intermediary of the Information Bureaux organised in accordance with Article 77. They are likewise required to inform each other of the official addresses to which letters from the prisoners' families may be addressed to the prisoners of war. As soon as possible, every prisoner shall be enabled to correspond personally with his family, in accordance with the conditions prescribed in Article 36 and the following articles.

As regards prisoners captured at sea, the provisions of the present article shall be observed as soon as possible after arrival in port.

Section II.—*Prisoners of War Camps*

ARTICLE 9

Prisoners of war may be interned in a town, fortress, or other place, and may be required not to go beyond certain fixed limits. They may also be interned in fenced camps; they shall not be confined or imprisoned except as a measure indispensable for safety or health, and only so long as circumstances exist which necessitate such a measure.

Prisoners captured in districts which are unhealthy or whose climate is deleterious to persons coming from temperate climates shall be removed as soon as possible to a more favourable climate.

Belligerents shall as far as possible avoid bringing together in the same camp prisoners of different races or nationalities.

No prisoner may at any time be sent to an area where he would be exposed to the fire of the fighting zone, or be employed to render by his presence certain points or areas immune from bombardment.

Chapter 1.—*Installation of Camps*

ARTICLE 10

Prisoners of war shall be lodged in buildings or huts which afford all possible safeguards as regards hygiene and salubrity.

The premises must be entirely free from damp, and adequately heated and lighted. All precautions shall be taken against the danger of fire.

As regards dormitories, their total area, minimum cubic air space, fittings and bedding material, the conditions shall be the same as for the dépôt troops of the detaining Power.

Chapter 2.—*Food and Clothing of Prisoners of War*

ARTICLE 11

The food ration of prisoners of war shall be equivalent in quantity and quality to that of the dépôt troops.

Prisoners shall also be afforded the means of preparing for themselves such additional articles of food as they may possess.

Sufficient drinking water shall be supplied to them. The use of tobacco shall be authorized. Prisoners may be employed in the kitchens.

All collective disciplinary measures affecting food are prohibited.

ARTICLE 12

Clothing, underwear and footwear shall be supplied to prisoners of war by the detaining Power. The regular replacement and repair of such articles shall be assured. Workers shall also receive working kit wherever the nature of the work requires it.

In all camps, canteens shall be installed at which prisoners shall be able to procure, at the local market price, food commodities and ordinary articles.

The profits accruing to the administrations of the camps from the canteens shall be utilized for the benefit of the prisoners.

Chapter 3.—*Hygiene in Camps*

ARTICLE 13

Belligerents shall be required to take all necessary hygienic measures to ensure the cleanliness and salubrity of camps and to prevent epidemics.

Prisoners of war shall have for their use, day and night, conveniences which conform to the rules of hygiene and are maintained in a constant state of cleanliness.

In addition and without prejudice to the provision as far as possible of baths and shower-baths in the camps, the prisoners shall be provided with a sufficient quantity of water for their bodily cleanliness.

They shall have facilities for engaging in physical exercises and obtaining the benefit of being out of doors.

ARTICLE 14

Each camp shall possess an infirmary, where prisoners of war shall receive attention of any kind of which they may be in need. If necessary, isolation establishments shall be reserved for patients suffering from infectious and contagious diseases.

The expenses of treatment, including those of temporary remedial apparatus, shall be borne by the detaining Power.

Belligerents shall be required to issue, on demand, to any prisoner treated, an official statement indicating the nature and duration of his illness and of the treatment received.

It shall be permissible for belligerents mutually to authorize each other, by means of special agreements, to retain in the camps doctors and medical orderlies for the purpose of caring for their prisoner compatriots.

Prisoners who have contracted a serious malady, or whose condition necessitates important surgical treatment, shall be admitted, at the expense of the detaining Power, to any military or civil institution qualified to treat them.

ARTICLE 15

Medical inspections of prisoners of war shall be arranged at least once a month. Their object shall be the supervision of the general state of health and cleanliness, and the detection of infectious and contagious diseases, particularly tuberculosis and venereal complaints.

Chapter 4.—*Intellectual and Moral Needs of Prisoners of War*

ARTICLE 16

Prisoners of war shall be permitted complete freedom in the performance of their religious duties, including attendance at the services of their faith, on the sole condition that they comply with the routine and police regulations prescribed by the military authorities.

Ministers of religion, who are prisoners of war, whatever may be their denomination, shall be allowed freely to minister to their co-religionists.

ARTICLE 17

Belligerents shall encourage as much as possible the organization of intellectual and sporting pursuits by the prisoners of war.

Chapter 5.—*Internal Discipline of Camps*

ARTICLE 18

Each prisoners of war camp shall be placed under the authority of a responsible officer.

In addition to external marks of respect required by the regulations in force in their own armed forces with regard to their nationals, prisoners of war shall be required to salute all officers of the detaining Power.

Officer prisoners of war shall be required to salute only officers of that Power who are their superiors or equals in rank.

ARTICLE 19

The wearing of badges of rank and decorations shall be permitted.

ARTICLE 20

Regulations, orders, announcements and publications of any kind shall be communicated to prisoners of war in a language which they understand. The same principle shall be applied to questions.

Chapter 6.—*Special Provisions Concerning Officers and Persons of Equivalent Status*

ARTICLE 21

At the commencement of hostilities, belligerents shall be required reciprocally to inform each other of the titles and ranks in use in their respective armed forces, with the view of ensuring equality of treatment between the corresponding ranks of officers and persons of equivalent status.

Officers and persons of equivalent status who are prisoners of war shall be treated with due regard to their rank and age.

ARTICLE 22

In order to ensure the service of officers' camps, soldier prisoners of war of the same armed forces, and as far as possible speaking the same language, shall be detached for service therein in sufficient number, having regard to the rank of the officers and persons of equivalent status.

Officers and persons of equivalent status shall procure their food and clothing from the pay to be paid to them by the detaining Power. The management of a mess by officers themselves shall be facilitated in every way.

Chapter 7.—*Pecuniary Resources of Prisoners of War*

ARTICLE 23

Subject to any special arrangements made between the belligerent Powers, and particularly those contemplated in Article 24, officers and persons of equivalent status who are prisoners of war shall receive from the detaining Power the same pay as officers of corresponding rank in the armed forces of that Power, provided, however, that such pay does not exceed that to which they are entitled in the armed forces of the country in whose service they have been. This pay shall be paid to them in full, once a month if possible, and no deduction therefrom shall be made for expenditure devolving upon the detaining Power, even if such expenditure is incurred on their behalf.

An agreement between the belligerents shall prescribe the rate of exchange applicable to this payment; in default of such agreement, the rate of exchange adopted shall be that in force at the moment of the commencement of hostilities.

All advances made to prisoners of war by way of pay shall be reimbursed, at the end of hostilities, by the Power in whose service they were.

ARTICLE 24

At the commencement of hostilities, belligerents shall determine by common accord the maximum amount of cash which prisoners of war of various ranks and categories shall be permitted to retain in their possession. Any excess withdrawn or withheld from a prisoner, and any deposit of money effected by him, shall be carried to his account, and may not be converted into another currency without his consent.

The credit balances of their accounts shall be paid to the prisoners of war at the end of their captivity.

During the continuance of the latter, facilities shall be accorded to them for the transfer of these amounts, wholly or in part, to banks or private individuals in their country of origin.

Chapter 8.—*Transfer of Prisoners of War*

ARTICLE 25

Unless the course of military operations demands it, sick and wounded prisoners of war shall not be transferred if their recovery might be prejudiced by the journey.

ARTICLE 26

In the event of transfer, prisoners of war shall be officially informed in advance of their new destination; they shall be authorized to take with them their personal effects, their correspondence and parcels which have arrived for them.

All necessary arrangements shall be made so that correspondence and parcels addressed to their former camp shall be sent on to them without delay.

The sums credited to the account of transferred prisoners shall be transmitted to the competent authority of their new place of residence.

Expenses incurred by the transfers shall be borne by the detaining Power.

Section III.—*Work of Prisoners of War*Chapter 1.—*General*

ARTICLE 27

Belligerents may employ as workmen prisoners of war who are physically fit, other than officers and persons of equivalent status, according to their rank and their ability.

Nevertheless, if officers or persons of equivalent status ask for suitable work, this shall be found for them as far as possible.

Non-commissioned officers who are prisoners of war may be compelled to undertake only supervisory work, unless they expressly request remunerative occupation.

During the whole period of captivity, belligerents are required to admit prisoners of war who are victims of accidents at work to the benefit of provisions applicable to workmen of the same category under the legislation of the detaining Power. As regards prisoners of war to whom these legal provisions could not be applied by reason of the legislation of that Power, the latter undertakes to recommend to its legislative body all proper measures for the equitable compensation of the victims.

Chapter 2.—*Organization of Work*

ARTICLE 28

The detaining Power shall assume entire responsibility for the maintenance, care, treatment and the payment of the wages of prisoners of war working for private individuals.

ARTICLE 29

No prisoner of war may be employed on work for which he is physically unsuited.

ARTICLE 30

The duration of the daily work of prisoners of war, including the time of the journey to and from work, shall not be excessive and shall in no case exceed that permitted for civil workers of the locality employed on the same work. Each prisoner shall be allowed a rest of twenty-four consecutive hours each week, preferably on Sunday.

Chapter 3.—*Prohibited Work*

ARTICLE 31

Work done by prisoners of war shall have no direct connexion with the operations of the war. In particular, it is forbidden to employ prisoners in the manufacture or transport of arms or munitions of any kind, or on the transport of material destined for combatant units.

In the event of violation of the provisions of the preceding paragraph, prisoners are at liberty, after performing or commencing to perform the order, to have their complaints presented through the intermediary of the prisoners' representatives whose functions are described in articles 43 and 44, or, in the absence of a prisoners' representative, through the intermediary of the representatives of the protecting Power.

ARTICLE 32

It is forbidden to employ prisoners of war on unhealthy or dangerous work.

Conditions of work shall not be rendered more arduous by disciplinary measures.

Chapter 4.—*Labour Detachments*

ARTICLE 33

Conditions governing labour detachments shall be similar to those of prisoners-of-war camps, particularly as concerns hygienic conditions, food, care in case of accidents or sickness, correspondence, and the reception of parcels.

Every labour detachment shall be attached to a prisoners' camp. The commandant of this camp shall be responsible for the observance in the labour detachment of the provisions of the present Convention.

Chapter 5.—*Pay*

ARTICLE 34

Prisoners of war shall not receive pay for work in connexion with the administration, internal arrangement and maintenance of camps.

Prisoners employed on other work shall be entitled to a rate of pay, to be fixed by agreements between the belligerents.

These arrangements shall also specify the portion which may be retained by the camp administration, the amount which shall belong to the prisoner of war and the manner in which this amount shall be placed at his disposal during the period of his captivity.

Pending the conclusion of the said agreements, remuneration of the work of prisoners shall be fixed according to the following standards:—

- (a) Work done for the State shall be paid for according to the rates in force for soldiers of the national forces doing the same work, or, if no such rates exist, according to a tariff corresponding to the work executed.
- (b) When the work is done for other public administrations or for private individuals, the conditions shall be settled in agreement with the military authorities.

The pay which remains to the credit of a prisoner shall be remitted to him on the termination of his captivity. In case of death, it shall be remitted through the diplomatic channel to the heirs of the deceased.

Section IV.—*Relations of Prisoners of War with the Exterior*

ARTICLE 35

On the commencement of hostilities, belligerents shall publish the measures prescribed for the execution of the provisions of the present section.

ARTICLE 36

Each of the belligerents shall fix periodically the number of letters and postcards which prisoners of war of different categories shall be permitted to send per month, and shall notify that number to the other belligerent. These letters and cards shall be sent by post by the shortest route. They may not be delayed or withheld for disciplinary motives.

Not later than one week after his arrival in camp, and similarly in case of sickness, each prisoner shall be enabled to send a post-card to his family informing them of his capture and the state of his health. The said post-cards shall be forwarded as quickly as possible and shall not be delayed in any manner.

As a general rule, the correspondence of prisoners shall be written in their native language. Belligerents may authorize correspondence in other languages.

ARTICLE 37

Prisoners of war shall be authorized to receive individually postal parcels containing foodstuffs and other articles intended for consumption or clothing. The parcels shall be delivered to the addressees and a receipt given.

ARTICLE 38

Letters and remittances of money or valuables, as well as postal parcels addressed to prisoners of war, or despatched by them, either directly or through the intermediary of the information bureaux mentioned in article 77, shall be exempt from all postal charges in the countries of origin and destination and in the countries through which they pass.

Presents and relief in kind intended for prisoners of war shall also be exempt from all import or other duties, as well as any charges for carriage on railways operated by the State.

Prisoners may, in cases of recognized urgency, be authorized to send telegrams on payment of the usual charges.

ARTICLE 39

Prisoners of war shall be permitted to receive individually consignments of books which may be subject to censorship.

Representatives of the protecting Powers and of duly recognized and authorized relief societies may send works and collections of books to the libraries of prisoners' camps. The transmission of such consignments to libraries may not be delayed under pretext of difficulties of censorship.

ARTICLE 40

The censoring of correspondence shall be accomplished as quickly as possible. The examination of postal parcels shall, moreover, be effected under such conditions as will ensure the preservation of any foodstuffs which they may contain, and, if possible, be done in the presence of the addressee or of a representative duly recognized by him.

Any prohibition of correspondence ordered by the belligerents, for military or political reasons, shall only be of a temporary character and shall also be for as brief a time as possible.

ARTICLE 41

Belligerents shall accord all facilities for the transmission of documents destined for prisoners of war or signed by them, in particular powers of attorney and wills.

They shall take the necessary measures to secure, in case of need, the legalization of signatures of prisoners.

Section V.—*Relations Between Prisoners of War and the Authorities*Chapter 1.—*Complaints of Prisoners of War Respecting the Conditions of Captivity*

ARTICLE 42

Prisoners of war shall have the right to bring to the notice of the military authorities, in whose hands they are, their petitions concerning the conditions of captivity to which they are subjected.

They shall also have the right to communicate with the representatives of the protecting Powers in order to draw their attention to the points on which they have complaints to make with regard to the conditions of captivity.

Such petitions and complaints shall be transmitted immediately.

Even though they are found to be groundless, they shall not give rise to any punishment.

Chapter 2.—*Representatives of Prisoners of War*

ARTICLE 43

In any locality where there may be prisoners of war, they shall be authorized to appoint representatives to represent them before the military authorities and the protecting Powers.

Such appointments shall be subject to the approval of the military authorities.

The prisoners' representatives shall be charged with the reception and distribution of collective consignments. Similarly, in the event of the prisoners deciding to organize amongst themselves a system of mutual aid, such organization shall be one of the functions of the prisoners' representatives. On the other hand, the latter may offer their services to prisoners to facilitate their relations with the relief societies mentioned in Article 78.

In camps of officers and persons of equivalent status the senior officer prisoner of the highest rank shall be recognized as intermediary between the camp authorities and the officers and similar persons who are prisoners. For this purpose he shall have the power to appoint an officer prisoner to assist him as interpreter in the course of conferences with the authorities of the camp.

ARTICLE 44

When the prisoners' representatives are employed as workmen, their work as representatives of the prisoners of war shall be reckoned in the compulsory period of labour.

All facilities shall be accorded to the prisoners' representatives for their correspondence with the military authorities and the protecting Power. Such correspondence shall not be subject to any limitation.

No prisoners' representative may be transferred without his having been allowed the time necessary to acquaint his successors with the current business.

Chapter 3.—*Penal Sanctions with regard to Prisoners of War*1.—*General Provisions*

ARTICLE 45

Prisoners of war shall be subject to the laws, regulations, and orders in force in the armed forces of the detaining Power.

Any act of insubordination shall render them liable to the measures prescribed by such laws, regulations, and orders, except as otherwise provided in this Chapter.

ARTICLE 46

Prisoners of war shall not be subjected by the military authorities or the tribunals of the detaining Power to penalties other than those which are prescribed for similar acts by members of the national forces.

Officers, non-commissioned officers or private soldiers, prisoners of war, undergoing disciplinary punishment shall not be subjected to treatment less favourable than that prescribed, as regards the same punishment, for similar ranks in the armed forces of the detaining Power.

All forms of corporal punishment, confinement in premises not lighted by daylight and, in general, all forms of cruelty whatsoever are prohibited.

Collective penalties for individual acts are also prohibited.

ARTICLE 47

A statement of the facts in cases of acts constituting a breach of discipline, and particularly an attempt to escape, shall be drawn up in writing without

delay. The period during which prisoners of war of whatever rank are detained in custody (pending the investigation of such offences) shall be reduced to a strict minimum.

The judicial proceedings against a prisoner of war shall be conducted as quickly as circumstances will allow. The period during which prisoners shall be detained in custody shall be as short as possible.

In all cases the period during which a prisoner is under arrest (awaiting punishment or trial) shall be deducted from the sentence, whether disciplinary or judicial, provided such deduction is permitted in the case of members of the national forces.

ARTICLE 48

After undergoing the judicial or disciplinary punishment which have been inflicted on them, prisoners of war shall not be treated differently from other prisoners.

Nevertheless, prisoners who have been punished as the result of an attempt to escape may be subjected to a special régime of surveillance, but this shall not involve the suppression of any of the safeguards accorded to prisoners by the present Convention.

ARTICLE 49

No prisoner of war may be deprived of his rank by the detaining Power.

Prisoners on whom disciplinary punishment is inflicted shall not be deprived of the privileges attaching to their rank. In particular, officers and persons of equivalent status who suffer penalties entailing deprivation of liberty shall not be placed in the same premises as non-commissioned officers or private soldiers undergoing punishment.

ARTICLE 50

Escaped prisoners of war who are re-captured before they have been able to rejoin their own armed forces or to leave the territory occupied by the armed forces which captured them shall be liable only to disciplinary punishment.

Prisoners who, after succeeding in rejoining their armed forces or in leaving the territory occupied by the armed forces which captured them, are again taken prisoner shall not be liable to any punishment for their previous escape.

ARTICLE 51

Attempted escape, even if it is not a first offence, shall not be considered as an aggravation of the offence in the event of the prisoner of war being brought before the courts for crimes or offences against persons or property committed in the course of such attempt.

After an attempted or successful escape, the comrades of the escaped person who aided the escape shall incur only disciplinary punishment therefor.

ARTICLE 52

Belligerents shall ensure that the competent authorities exercise the greatest leniency in considering the question whether an offence committed by a prisoner of war should be punished by disciplinary or by judicial measures.

This provision shall be observed in particular in appraising facts in connexion with escape or attempted escape.

A prisoner shall not be punished more than once for the same act or on the same charge.

ARTICLE 53

No prisoner who has been awarded any disciplinary punishment for an offence and who fulfils the conditions laid down for repatriation shall be retained on the ground that he has not undergone his punishment.

Prisoners qualified for repatriation against whom any prosecution for a criminal offence has been brought may be excluded from repatriation until the termination of the proceedings and until fulfilment of their sentence, if any; prisoners already serving a sentence of imprisonment may be retained until the expiry of the sentence.

Belligerents shall communicate to each other lists of those who cannot be repatriated for the reasons indicated in the preceding paragraph.

2.—*Disciplinary Punishments*

ARTICLE 54

Imprisonment is the most severe disciplinary punishment which may be inflicted on a prisoner of war.

The duration of any single punishment shall not exceed thirty days.

This maximum of thirty days shall, moreover, not be exceeded in the event of there being several acts for which the prisoner is answerable to discipline at the time when his case is disposed of, whether such acts are connected or not.

Where, during the course or after the termination of a period of imprisonment, a prisoner is sentenced to a fresh disciplinary penalty, a period of at least three days shall intervene between each of the periods of imprisonment, if one of such periods is of ten days or over.

ARTICLE 55

Subject to the provisions of the last paragraph of article 11, the restrictions in regard to food permitted in the armed forces of the detaining Power may be applied, as an additional penalty, to prisoners of war undergoing disciplinary punishment.

Such restrictions shall, however, only be ordered if the state of the prisoner's health permits.

ARTICLE 56

In no case shall prisoners of war be transferred to penitentiary establishments (prisons, penitentiaries, convict establishments, etc.) in order to undergo disciplinary sentence there.

Establishments in which disciplinary sentences are undergone shall conform to the requirements of hygiene.

Facilities shall be afforded to prisoners undergoing sentence to keep themselves in a state of cleanliness.

Every day, such prisoners shall have facilities for taking exercise or for remaining out of doors for at least two hours.

ARTICLE 57

Prisoners of war undergoing disciplinary punishment shall be permitted to read and write, and to send and receive letters.

On the other hand, it shall be permissible not to deliver parcels and remittances of money to the addressees until the expiration of the sentence. If the undelivered parcels contain perishable foodstuffs, these shall be handed over to the infirmary or to the camp kitchen.

ARTICLE 58

Prisoners of war undergoing disciplinary punishment shall be permitted, on their request, to present themselves for daily medical inspection. They shall receive such attention as the medical officers may consider necessary, and, if need be, shall be evacuated to the camp infirmary or to hospital.

ARTICLE 59

Without prejudice to the competency of the courts and the superior military authorities, disciplinary sentences may only be awarded by an officer vested with disciplinary powers in his capacity as Commandant of the camp or detachment, or by the responsible officer acting as his substitute.

3.—*Judicial Proceedings*

ARTICLE 60

At the commencement of a judicial hearing against a prisoner of war, the detaining Power shall notify the representative of the protecting Power as soon as possible, and in any case before the date fixed for the opening of the hearing.

The said notification shall contain the following particulars:—

- (a) Civil status and rank of the prisoner.
- (b) Place of residence or detention.
- (c) Statement of the charge or charges, and of the legal provisions applicable.

If it is not possible in this notification to indicate particulars of the court which will try the case, the date of the opening of the hearing and the place where it will take place, these particulars shall be furnished to the representative of the protecting Power at a later date, but as soon as possible and in any case at least three weeks before the opening of the hearing.

ARTICLE 61

No prisoner of war shall be sentenced without being given the opportunity to defend himself.

No prisoner shall be compelled to admit that he is guilty of the offence of which he is accused.

ARTICLE 62

The prisoner of war shall have the right to be assisted by a qualified advocate of his own choice, and, if necessary, to have recourse to the offices of a competent interpreter. He shall be informed of his right by the detaining Power in good time before the hearing.

Failing a choice on the part of the prisoner, the protecting Power may procure an advocate for him. The detaining Power shall, on the request of the protecting Power, furnish to the latter a list of persons qualified to conduct the defence.

The representatives of the protecting Power shall have the right to attend the hearing of the case.

The only exception to this rule is where the hearing has to be kept secret in the interests of the safety of the State. The detaining Power would then notify the protecting Power accordingly.

ARTICLE 63

A sentence shall only be pronounced on a prisoner of war by the same tribunals and in accordance with the same procedure as in the case of persons belonging to the armed forces of the detaining Power.

ARTICLE 64

Every prisoner of war shall have the right of appeal against any sentence against him in the same manner as persons belonging to the armed forces of the detaining Power.

ARTICLE 65

Sentences pronounced against prisoners of war shall be communicated immediately to the protecting Power.

ARTICLE 66

If sentence of death is passed on a prisoner of war, a communication setting forth in detail the nature and the circumstances of the offence shall be addressed as soon as possible to the representative of the protecting Power for transmission to the Power in whose armed forces the prisoner served.

The sentence shall not be carried out before the expiration of a period of at least three months from the date of the receipt of this communication by the protecting Power.

ARTICLE 67

No prisoner of war may be deprived of the benefit of the provisions of Article 42 of the present Convention as the result of a judgment or otherwise.

PART IV.—*End of Captivity*Section 1.—*Direct Repatriation and Accommodation in a Neutral Country*

ARTICLE 68

Belligerents shall be required to send back to their own country, without regard to rank or numbers, after rendering them in a fit condition for transport, prisoners of war who are seriously ill or seriously wounded.

Agreements between the belligerents shall therefore determine, as soon as possible, the forms of disablement or sickness requiring direct repatriation and cases which may necessitate accommodation in a neutral country. Pending the conclusion of such agreements, the belligerents may refer to the model draft agreement* annexed to the present Convention.

ARTICLE 69

On the opening of hostilities, belligerents shall come to an understanding as to the appointment of mixed medical commissions. These commissions shall consist of three members, two of whom shall belong to a neutral country and one appointed by the detaining Power; one of the medical officers of the neutral country shall preside. These mixed medical commissions shall proceed to the examination of sick or wounded prisoners and shall make all appropriate decisions with regard to them.

The decisions of these commissions shall be decided by majority and shall be carried into effect as soon as possible.

ARTICLE 70

In addition to those prisoners of war selected by the medical officer of the camp, the following shall be inspected by the mixed medical Commission mentioned in Article 69, with a view to their direct repatriation or accommodation in a neutral country:

- (a) prisoners who make a direct request to that effect to the medical officer of the camp;
- (b) prisoners presented by the prisoners' representatives mentioned in Article 43, the latter acting on their own initiative or on the request of the prisoners themselves;
- (c) prisoners nominated by the Power in whose armed forces they served or by a relief society duly recognized and authorized by that Power.

* See page 29

ARTICLE 71

Prisoners of war who meet with accidents at work, unless the injury is self-inflicted, shall have the benefit of the same provisions as regards repatriation or accommodation in a neutral country.

ARTICLE 72

During the continuance of hostilities, and for humanitarian reasons, belligerents may conclude agreements with a view to the direct repatriation or accommodation in a neutral country of prisoners of war in good health who have been in captivity for a long time.

ARTICLE 73

The expenses of repatriation or transport to a neutral country of prisoners of war shall be borne, as from the frontier of the detaining Power, by the Power in whose armed forces such prisoners served.

ARTICLE 74

No repatriated person shall be employed on active military service.

Section II.—*Liberation and Repatriation at the End of Hostilities*

ARTICLE 75

When belligerents conclude an armistice convention, they shall normally cause to be included therein provisions concerning the repatriation of prisoners of war. If it has not been possible to insert in that Convention such stipulations, the belligerents shall, nevertheless, enter into communication with each other on the question as soon as possible. In any case, the repatriation of prisoners shall be effected as soon as possible after the conclusion of peace.

Prisoners of war who are subject to criminal proceedings for a crime or offence at common law may, however, be detained until the end of the proceedings, and, if need be, until the expiration of the sentence. The same applies to prisoners convicted for a crime or offence at common law.

By agreement between the belligerents, commissions may be instituted for the purpose of searching for scattered prisoners and ensuring their repatriation.

PART V.—*Deaths of Prisoners of War*

ARTICLE 76

The wills of prisoners of war shall be received and drawn up under the same conditions as for soldiers of the national armed forces.

The same rules shall be followed as regards the documents relative to the certification of the death.

The belligerents shall ensure that prisoners of war who have died in captivity are honourably buried, and that the graves bear the necessary indications and are treated with respect and suitably maintained.

PART VI.—*Bureaux of Relief and Information concerning Prisoners of War*

ARTICLE 77

At the commencement of hostilities, each of the belligerent Powers and the neutral Powers who have belligerents in their care, shall institute an official bureau to give information about the prisoners of war in their territory.

Each of the belligerent Powers shall inform its Information Bureau as soon as possible of all captures of prisoners effected by its armed forces, furnishing them with all particulars of identity at its disposal to enable the families concerned to be quickly notified, and stating the official addresses to which families may write to the prisoners.

The Information Bureau shall transmit all such information immediately to the Powers concerned, on the one hand through the intermediary of the protecting Powers, and on the other through the Central Agency contemplated in article 79.

The Information Bureau, being charged with replying to all inquiries relative to prisoners of war, shall receive from the various services concerned all particulars respecting internments and transfers, releases on parole, repatriations, escapes, stays in hospitals, and deaths, together with all other particulars necessary for establishing and keeping up to date an individual record for each prisoner of war.

The Bureau shall note in this record, as far as possible, and subject to the provisions of article 5, the regimental number, names and surnames, date and place of birth, rank and unit of the prisoner, the surname of the father and name of the mother, the address of the person to be notified in case of accident, wounds, dates and places of capture, of internment, of wounds, of death, together with all other important particulars.

Weekly lists containing all additional particulars capable of facilitating the identification of each prisoner shall be transmitted to the interested Powers.

The individual record of a prisoner of war shall be sent after the conclusion of peace to the Power in whose service he was.

The Information Bureau shall also be required to collect all personal effects, valuables, correspondence, pay-books, identity tokens, &c., which have been left by prisoners of war who have been repatriated or released on parole, or who have escaped or died, and to transmit them to the countries concerned.

ARTICLE 78

Societies for the relief of prisoners of war, regularly constituted in accordance with the laws of their country, and having for their object to serve as intermediaries for charitable purposes, shall receive from the belligerents, for themselves and their duly accredited agents, all facilities for the efficacious performance of their humane task within the limits imposed by military exigencies. Representatives of these societies shall be permitted to distribute relief in the camps and at the halting places of repatriated prisoners under a personal permit issued by the military authority, and on giving an undertaking in writing to comply with all routine and police orders which the said authority shall prescribe.

ARTICLE 79

A Central Agency of information regarding prisoners of war shall be established in a neutral country. The International Red Cross Committee shall, if they consider it necessary, propose to the Powers concerned the organization of such an agency.

This agency shall be charged with the duty of collecting all information regarding prisoners which they may be able to obtain through official or private channels, and the agency shall transmit the information as rapidly as possible to the prisoners' own country or the Power in whose service they have been.

These provisions shall not be interpreted as restricting the humanitarian work of the International Red Cross Committee.

ARTICLE 80

Information Bureaux shall enjoy exemption from fees on postal matter as well as all the exemptions prescribed in article 38.

PART VII.—*Application of the Convention to Certain Categories of Civilians*

ARTICLE 81

Persons who follow the armed forces without directly belonging thereto, such as correspondents, newspaper reporters, sutlers, or contractors, who fall into the hands of the enemy, and whom the latter think fit to detain, shall be entitled to be treated as prisoners of war, provided they are in possession of an authorization from the military authorities of the armed forces which they were following.

PART VIII.—*Execution of the Convention*Section I.—*General Provisions*

ARTICLE 82

The provisions of the present Convention shall be respected by the High Contracting Parties in all circumstances.

In time of war, if one of the belligerents is not a party to the Convention, its provisions shall, nevertheless, remain binding as between the belligerents who are parties thereto.

ARTICLE 83

The High Contracting Parties reserve to themselves the right to conclude special conventions on all questions relating to prisoners of war concerning which they may consider it desirable to make special provision.

Prisoners of war shall continue to enjoy the benefits of these agreements until their repatriation has been effected, subject to any provisions expressly to the contrary contained in the above-mentioned agreements or in subsequent agreements, and subject to any more favourable measures by one or the other of the belligerent Powers concerning the prisoners detained by that Power.

In order to ensure the application, on both sides, of the provisions of the present Convention, and to facilitate the conclusion of the special conventions mentioned above, the belligerents may, at the commencement of hostilities, authorize meetings of representatives of the respective authorities charged with the administration of prisoners of war.

ARTICLE 84

The text of the present Convention and of the special conventions mentioned in the preceding article shall be posted, whenever possible, in the native language of the prisoners of war, in places where it may be consulted by all the prisoners.

The text of these conventions shall be communicated, on their request, to prisoners who are unable to inform themselves of the text posted.

ARTICLE 85

The High Contracting Parties shall communicate to each other, through the intermediary of the Swiss Federal Council, the official translations of the present Convention, together with such laws and regulations as they may adopt to ensure the application of the present Convention.

Section II.—*Organization of Control*

ARTICLE 86

The High Contracting Parties recognize that a guarantee of the regular application of the present Convention will be found in the possibility of collaboration between the protecting Powers charged with the protection of the interests of the belligerents; in this connexion, the protecting Powers may, apart from their diplomatic personnel, appoint delegates from among their own nationals or the nationals of other neutral Powers. The appointment of these delegates shall be subject to the approval of the belligerent with whom they are to carry out their mission.

The representatives of the protecting Power or their recognized delegates shall be authorized to proceed to any place, without exception, where prisoners of war are interned. They shall have access to all premises occupied by prisoners and may hold conversation with prisoners, as a general rule without witnesses, either personally or through the intermediary of interpreters.

Belligerents shall facilitate as much as possible the task of the representatives or recognized delegates of the protecting Power. The military authorities shall be informed of their visits.

Belligerents may mutually agree to allow persons of the prisoners' own nationality to participate in the tours of inspection.

ARTICLE 87

In the event of dispute between the belligerents regarding the application of the provisions of the present Convention, the protecting Powers shall, as far as possible, lend their good offices with the object of settling the dispute.

To this end, each of the protecting Powers may, for instance, propose to the belligerents concerned that a conference of representatives of the latter should be held, on suitably chosen neutral territory. The belligerents shall be required to give effect to proposals made to them with this object. The protecting Power may, if necessary, submit for the approval of the Powers in dispute the name of a person belonging to a neutral Power or nominated by the International Red Cross Committee, who shall be invited to take part in this conference.

ARTICLE 88

The foregoing provisions do not constitute any obstacle to the humanitarian work which the International Red Cross Committee may perform for the protection of prisoners of war with the consent of the belligerents concerned.

Section III.—*Final Provisions*

ARTICLE 89

In the relations between the Powers who are bound either by The Hague Convention concerning the Laws and Customs of War on Land of the 29th July, 1899, or that of the 18th October, 1907, and are parties to the present Convention, the latter shall be complementary to Chapter 2 of the Regulations annexed to the above-mentioned Conventions of The Hague.

ARTICLE 90

The present Convention, which shall bear this day's date, may be signed up to the 1st February, 1930, on behalf of any of the countries represented at the Conference which opened at Geneva on the 1st July, 1929.

ARTICLE 91

The present Convention shall be ratified as soon as possible.

The ratifications shall be deposited at Berne.

In respect of the deposit of each instrument of ratification, a *procès-verbal* shall be drawn up, and a copy thereof, certified correct, shall be sent by the Swiss Federal Council to the Governments of all the countries on whose behalf the Convention has been signed or whose accession has been notified.

ARTICLE 92

The present Convention shall enter into force six months after at least two instruments of ratification have been deposited. Thereafter it shall enter into force for each High Contracting Party six months after the deposit of its instrument of ratification.

ARTICLE 93

As from the date of its entry into force, the present Convention shall be open to accession notified in respect of any country on whose behalf this Convention has not been signed.

ARTICLE 94

Accessions shall be notified in writing to the Swiss Federal Council and shall take effect six months after the date on which they have been received.

The Swiss Federal Council shall notify the accessions to the Governments of all the countries on whose behalf the Convention has been signed or whose accession has been notified.

ARTICLE 95

A state of war shall give immediate effect to ratifications deposited and to accessions notified by the belligerent Powers before or after the commencement of hostilities. The communication of ratifications or accessions received from Powers in a state of war shall be effected by the Swiss Federal Council by the quickest method.

ARTICLE 96

Each of the High Contracting Parties shall have the right to denounce the present Convention. The denunciation shall only take effect one year after notification thereof has been made in writing to the Swiss Federal Council. The latter shall communicate this notification to the Governments of all the High Contracting Parties.

The denunciation shall only be valid in respect of the High Contracting Party which has made notification thereof.

Such denunciation shall, moreover, not take effect during a war in which the denouncing Power is involved. In this case, the present Convention shall continue binding, beyond the period of one year, until the conclusion of peace, and, in any case, until operations of repatriation shall have terminated.

ARTICLE 97

A copy of the present Convention, certified to be correct, shall be deposited by the Swiss Federal Council in the archives of the League of Nations. Similarly, ratifications, accessions and denunciations notified to the Swiss Federal Council shall be communicated by them to the League of Nations.

In faith whereof the above-mentioned Plenipotentiaries have signed the present Convention.

Done at Geneva the 27th July, 1929, in a single copy, which shall remain deposited in the archives of the Swiss Confederation, and of which copies, certified correct, shall be transmitted to the Governments of all the countries invited to the Conference.

Germany:

EDMUND RHOMBERG.

United States of America:

ELIOT WADSWORTH.

HUGH R. WILSON.

Austria:

LEITMAIER.

Belgium:

DR. DEMOLDER.

J. DE RUELLE.

Bolivia:

A. CORTADELLAS.

Brazil:

RAUL DO RIO-BRANCO.

Great Britain and Northern Ireland and those parts of the British Empire
which are not separate members of the League of Nations:

HORACE RUMBOLD.

Canada:

W. A. RIDDELL.

Australia:

CLAUD RUSSELL.

New Zealand:

CLAUD RUSSELL.

South Africa:

ERIC H. LOUW.

Irish Free State:

SEAN LESTER.

India:

CLAUD RUSSELL.

Bulgaria:

D. MIKOFF.

STEPHAN N. LAFTCHIEFF.

Chile:

GMO. NOVOA.

D. PULGAR.

China:

C. Y. HSIAO.

Colombia:

FRANCISCO JOSÉ URRUTIA.

Cuba:

CARLOS DE ARMENTEROS.
CARLOS BLANCO.

Denmark:

HARALD SCAVENIUS.
GUSTAV RASMUSSEN.

Dominican Republic:

CH. ACKERMANN.

Egypt:

MOHAMMED ABDEL MONEIM RIAD.
H. W. M. SIMAIKA.

Spain:

Ad referendum:

MAURICIO LOPEZ ROBERTS Y TERRY, MARQUÉS DE LA TOR-
REHERMOSA.

Estonia:

DR. LEESMENT.

Finland:

A. E. MARTOLA.

France:

H. DE MARCILLY.
J. DU SAULT.

Greece:

R. RAPHAEL.
S. VENISELOS.

Hungary:

PAUL DE HEVESY.

Italy:

GIOVANNI CIRAOLO.

Japan:

ISABURO YOSHIDA.
S. SHIMOMURA.
S. MIURA.

Latvia:

CHARLES DUZMANS.
DR. OSKAR VOIT.

Luxemburg:

CH. G. VERMAIRE.

Mexico:

FR. CASTILLO NÁJERA.

Nicaragua:

A. SOTTILE.

Norway:

J. IRGENS.
JENS MEINICH.

Netherlands:

W. DOUDE VAN TROOSTWIJK.
 DR. DIEHL.
 J. HARBERTS.

Persia:

ANOUCHIREVAN SEPAHBODI.

Poland:

JÓZEF G. PRACKI.
 W. JERZY BABECKI

Portugal:

VASCO DE QUEVEDO.
 F. DE CALHEIROS E MENEZES.

Roumania:

M. B. BOERESCO.
 COLONEL E. VERTEJANO.

Kingdom of the Serbs, Croats and Slovenes:

I. CHOUMENKOVITCH.

Siam:

VARNVAIDYA.

Sweden:

K. I. WESTMAN.

Switzerland:

PAUL DINICHERT.
 HAUSER.
 ZÜBLIN.
 DE LA HARPE.
 SCHINDLER.

Czechoslovakia:

ZD. FIERLINGER.

Turkey:

HASSAN.
 DR. ABDULKADIR.
 M. NUSRET.
 DR. AKIL MOUKHTAR.

Uruguay:

ALFREDO DE CASTRO.

Venezuela:

C. PARRA-PÉREZ.
 I. M. HURTADO-MACHADO.

Annex to the Convention of the 27th July, 1929, relative to the Treatment of Prisoners of War.

(Translation)

Model Draft Agreement concerning the Direct Repatriation or Accommodation in a Neutral Country of Prisoners of War for Reasons of Health.

I. GUIDING PRINCIPLES FOR DIRECT REPATRIATION OF ACCOMMODATION IN A NEUTRAL COUNTRY

(A) *Guiding Principles for Direct Repatriation*

The following shall be repatriated direct:—

1. Sick and wounded whose recovery within one year is not probable according to medical prognosis whose condition requires treatment, and whose intellectual or bodily powers appears to have undergone a considerable diminution.

2. *Incurable* sick and wounded whose intellectual or bodily powers appear to have undergone a considerable diminution.

3. *Convalescent* sick and wounded, whose intellectual or bodily powers appear to have undergone a considerable diminution.

(B) *Guiding Principles for Accommodation in a Neutral Country*

The following shall be accommodated in a neutral country:—

1. Sick and wounded whose recovery is presumable within the period of one year, when it appears that such recovery would be more certain and more rapid if the sick and wounded were given the benefit of the resources offered by the neutral country than if their captivity, properly so called, were prolonged.

2. Prisoners of war whose intellectual or physical health appears, according to medical opinion, to be seriously threatened by continuance in captivity, while accommodation in a neutral country would probably diminish that risk.

(C) *Guiding Principles for the Repatriation of Prisoners in a Neutral Country*

Prisoners of war who have been accommodated in a neutral country, and belong to the following categories, shall be repatriated:—

1. Those whose state of health appears to be, or likely to become such that they would fall into the categories of those to be repatriated for reasons of health.

2. Those who are convalescent, whose intellectual or physical powers appear to have undergone a considerable diminution.

II. SPECIAL PRINCIPLES FOR DIRECT REPATRIATION OR ACCOMMODATION IN A NEUTRAL COUNTRY

(A) *Special Principles for Repatriation*

The following shall be repatriated:—

1. All prisoners of war suffering the following effective or functional disabilities as the result of organic injuries: Loss of a limb, paralysis, articular or other disabilities, when the defect is at least the loss of a foot or a hand, or the equivalent of the loss of a foot or a hand.

2. All *wounded or injured prisoners of war* whose condition is such as to render them invalids whose cure within a year cannot be medically foreseen.

3. All *sick prisoners* whose condition is such as to render them invalids whose cure within a year cannot be medically foreseen.

The following in particular belong to this category:—

- (a) Progressive tuberculosis of any organ which, according to medical prognosis, cannot be cured or at least considerably improved by treatment in a neutral country;
- (b) Non-tubercular affections of the respiratory organs which are presumed to be incurable (in particular, strongly developed pulmonary emphysema, with or without bronchitis, bronchiectasis, serious asthma, gas poisoning, etc.);
- (c) Grave chronic affections of the circulatory organs (for example: valvular affections with a tendency to compensatory troubles, relatively grave affections of the myocardium, pericardium or the vessels, in particular, aneurism of the larger vessels which cannot be operated on, etc.);
- (d) Grave chronic affections of the digestive organs;
- (e) Grave chronic affections of the urinary and sexual organs, in particular, for example: any case of chronic nephritis, confirmed by symptoms, and especially when cardiac and vascular deterioration already exists; the same applies to chronic pyelitis and cystitis, etc.);
- (f) Grave chronic maladies of the central and peripheral nervous system; in particular *grave* neurasthenia and hysteria, any indisputable case of epilepsy, grave Basedon's disease, etc.);
- (g) Blindness of both eyes, or of one eye when the vision of the other is less than 1 in spite of the use of corrective glasses. Diminution of visual acuteness in cases where it is impossible to restore it by correction to an acuteness of $\frac{1}{2}$ in at least one eye. The other ocular affections falling within the present category (glaucoma, iritis, choroiditis, etc.);
- (h) Total bilateral deafness, and total unilateral deafness in cases where the ear which is not completely deaf cannot hear ordinary speaking voice at a distance of one metre;
- (i) Any indisputable case of mental affection;
- (k) Grave cases of chronic poisoning by metals or other causes (lead poisoning, mercury poisoning, morphinism, cocaineism, alcoholism, gas poisoning, etc.);
- (l) Chronic affections of the locomotive organs (arthritis deformans, gout, or rheumatism with impairment, which can be ascertained clinically), provided that they are serious;
- (m) Malignant growths, if they are not amenable to relatively mild operations without danger to the life of the person operated upon;
- (n) All cases of malaria with appreciable organic deterioration (serious chronic enlargement of the liver or spleen, cachexy, etc.);
- (o) Grave chronic cutaneous affections, when their nature does not constitute a medical reason for treatment in a neutral country.
- (p) Serious avitaminosis (beri-beri, pellagra, chronic scurvy).

(B) *Special Principles for Accommodation in a Neutral Country*

Prisoners of war shall be accommodated in a neutral country if they suffer from the following affections:—

1. All forms of tuberculosis of any organ, if, according to present medical knowledge, they can be cured or their condition considerably improved by methods applicable in a neutral country (altitude, treatment in sanatoria, etc.).

2. All forms—necessitating treatment—of affections of the respiratory, circulatory, digestive, genito-urinary, or nervous organs, of the organs of the senses, or of the locomotive or cutaneous functions, provided that such forms of affection do not belong to the categories necessitating direct repatriation, or that they are not acute maladies (properly so called) susceptible of complete cure. The affections referred to in this paragraph are such as admit, by the application of methods of treatment available in the neutral country, of really better chances of the patient's recovery than if he were treated in captivity.

Special consideration should be given to nervous troubles, the effective or determining causes of which are the effects of the war or of captivity, such as psychasthenia of prisoners of war or other analogous cases.

All duly established cases of this nature must be treated in neutral countries when their gravity or their constitutional character does not render them cases for direct repatriation.

Cases of psychasthenia of prisoners of war who are not cured after three months' sojourn in a neutral country, or which after that period are not manifestly on the way to complete recovery, shall be repatriated.

3. All cases of wounds or injuries or their consequences which offer better prospects of cure in a neutral country than in captivity, provided that such cases are neither such as justify direct repatriation, nor insignificant cases.

4. All duly established cases of malaria which do not show organic deterioration clinically ascertainable (chronic enlargement of the liver or spleen, cachexy, etc.), if sojourn in a neutral country offers particularly favourable prospects of final cure.

5. All cases of poisoning (in particular by gas, metals, or alkaloids) for which the prospects of cure in a neutral country are especially favourable.

The following are excluded from accommodation in a neutral country:—

1. All cases of duly established mental affections.

2. All organic or functional nervous affections which are reputed to be incurable. (These two categories belong to those which entitle direct repatriation.)

3. Grave chronic alcoholism.

4. All contagious affections during the period when they are transmissible (acute infectious diseases, primary and secondary syphilis, trachoma, leprosy, etc.).

III. GENERAL OBSERVATIONS

The conditions stated above must, in a general way, be interpreted and applied in as broad a spirit as possible.

This breadth of interpretation must especially be applied in neuropathic or psychopathic cases caused or aggravated by the effects of war or captivity (psychasthenia of prisoners of war), and in cases of tuberculosis in all degrees.

It is obvious that camp doctors and mixed medical commissions may find themselves faced with many cases not mentioned amongst the examples given under section II above, or with cases that cannot be assimilated to these examples. The above-mentioned examples are only given as typical examples; a similar list of surgical disabilities has not been drawn up because, apart from cases which are indisputable on account of their very nature (amputations), it is difficult to draw up a list of specified types; experience has shown that a list of such specified cases was not without inconvenience in practice.

Cases not conforming exactly with the examples quoted shall be determined in the spirit of the guiding principles given above.

RATIFICATIONS DEPOSITED

(Effective six months later)

Spain	August 6, 1930.
Switzerland	December 19, 1930.
Italy	March 24, 1931.
Jugoslavia	May 20, 1931.
Portugal	June 8, 1931.
United Kingdom	June 23, 1931.
Australia	June 23, 1931.
New Zealand	June 23, 1931.
Union of South Africa	June 23, 1931.
India	June 23, 1931.
Norway	June 24, 1931.
Sweden	July 3, 1931.
Latvia	October 14, 1931.
Roumania	October 24, 1931.
United States of America	February 4, 1932.
Brazil	March 23, 1932.
Belgium	May 12, 1932.
Poland	June 29, 1932.
Mexico	August 1, 1932.
Denmark	August 5, 1932.
Netherlands	October 5, 1932.
CANADA	February 20, 1933.
Chile	June 1, 1933.
Egypt	July 25, 1933.
Germany	February 21, 1934.
Turkey	March 10, 1934.

Iraq acceded to this Convention May 29, 1934.

DOMINION OF CANADA

TREATY SERIES, 1933

No. 6

INTERNATIONAL CONVENTION

FOR THE

AMELIORATION OF THE CONDITION OF THE
WOUNDED AND SICK IN ARMIES
IN THE FIELD

Geneva, July 27, 1929

Signed by Canada January 29, 1930

Canadian Ratification deposited February 20, 1933



OTTAWA
J. O. PATENAUDE
PRINTER TO THE KING'S MOST EXCELLENT MAJESTY
1935

INTERNATIONAL CONVENTION

for the

Amelioration of the Condition of the
Wounded and Sick in Armies
in the Field

GENEVA

July 27, 1929



OTTAWA
F. A. ACLAND
PRINTER TO THE KING'S MOST EXCELLENT MAJESTY
1931

(Translation.)

International Convention for the Amelioration of the Condition of the Wounded and Sick in Armies in the Field

GENEVA, JULY 27, 1929

THE President of the German Reich, the President of the United States of America, the Federal President of the Republic of Austria, His Majesty the King of the Belgians, the President of the Republic of Bolivia, the President of the Republic of the United States of Brazil, His Majesty the King of Great Britain, Ireland and the British Dominions beyond the Seas, Emperor of India, His Majesty the King of the Bulgarians, the President of the Republic of Chile, the President of the Republic of China, the President of the Republic of Colombia, the President of the Republic of Cuba, His Majesty the King of Denmark and Iceland, the President of the Dominican Republic, His Majesty the King of Egypt, His Majesty the King of Spain, the President of the Republic of Estonia, the President of the Republic of Finland, the President of the French Republic, the President of the Hellenic Republic, His Serene Highness the Governor of Hungary, His Majesty the King of Italy, His Majesty the Emperor of Japan, the President of the Republic of Latvia, Her Royal Highness the Grand Duchess of Luxemburg, the President of the United States of Mexico, the President of the Republic of Nicaragua, His Majesty the King of Norway, Her Majesty the Queen of the Netherlands, His Imperial Majesty the Shah of Persia, the President of the Republic of Poland, the President of the Portuguese Republic, His Majesty the King of Roumania, His Majesty the King of the Serbs, Croats and Slovenes, His Majesty the King of Siam, His Majesty the King of Sweden, the Swiss Federal Council, the President of the Czechoslovak Republic, the President of the Turkish Republic, the President of the Oriental Republic of Uruguay, the President of the Republic of the United States of Venezuela,

Being equally animated by the desire to lessen, so far as lies in their power, the evils inseparable from war and desiring, for this purpose, to perfect and complete the provisions agreed to at Geneva on the 22nd August, 1864, and the 6th July, 1906, for the amelioration of the condition of the wounded and sick in armies in the field,

Have resolved to conclude a new Convention for that purpose and have appointed as their plenipotentiaries:

The President of the German Reich:

M. Edmund Rhomberg, Doctor of Laws, Minister "en disponibilité";

The President of the United States of America:

The Honourable Eliot Wadsworth, formerly Assistant Secretary to the Treasury,

The Honourable Hugh R. Wilson, Envoy Extraordinary and Minister Plenipotentiary of the United States of America at Berne;

The Federal President of the Republic of Austria:

M. Marc Leitmaier, Doctor of Laws, Ministerial Counsellor to the Federal Chancery, Department for Foreign Affairs;

His Majesty the King of the Belgians:

M. Paul Demolder, Major-General, Commanding the Medical Service of the 1st Military District,
M. Joseph de Ruelle, Legal Adviser to the Ministry for Foreign Affairs;

The President of the Republic of Bolivia:

M. Alberto Cortadellas, Minister-Resident of Bolivia at Berne;

The President of the United States of Brazil:

M. Raul de Rio-Branco, Envoy Extraordinary and Minister Plenipotentiary of Brazil at Berne;

His Majesty the King of Great Britain, Ireland and the British Dominions beyond the Seas, Emperor of India:

For Great Britain and Northern Ireland, and all parts of the British Empire which are not separate Members of the League of Nations:

The Right Hon. Sir Horace Rumbold, G.C.M.G., M.V.O., Ambassador of His Britannic Majesty at Berlin;

For the Dominion of Canada:

Mr. Walter Alexander Riddell, Permanent Delegate of the Canadian Government to the League of Nations;

For the Commonwealth of Australia:

Mr. Claud Russell, Envoy Extraordinary and Minister Plenipotentiary of His Britannic Majesty at Berne;

For the Dominion of New Zealand:

Mr. Claud Russell, Envoy Extraordinary and Minister Plenipotentiary of His Britannic Majesty at Berne;

For the Union of South Africa:

Mr. Eric Hendrik Louw, High Commissioner for the Union of South Africa in London;

For the Irish Free State:

Mr. Sean Lester, Delegate of the Irish Free State to the League of Nations;

For India:

Mr. Claud Russell, Envoy Extraordinary and Minister Plenipotentiary of His Britannic Majesty at Berne;

His Majesty the King of the Bulgarians:

M. Dimitri Mikoff, Chargé d'Affaires of Bulgaria at Berne, Permanent Delegate of the Bulgarian Government to the League of Nations,

M. Stephan N. Laftchieff, Member of the Administrative Council of the Bulgarian Red Cross;

The President of the Republic of Chile:

Colonel Guillermo Novoa-Sepulveda, Military Attaché to the Chilean Legation at Berlin,
Captain Dario Pulgar-Arriagada, Medical Service;

The President of the Republic of China:

M. Chi Yung Hsiao, Chargé d'Affaires *ad interim* of China at Berne;

The President of the Republic of Colombia:

M. Francisco José de Urrutia, Envoy Extraordinary and Minister Plenipotentiary of Colombia at Berne;

The President of the Republic of Cuba:

- M. Carlos de Armenteros y de Cardenas, Envoy Extraordinary and Minister Plenipotentiary of Cuba at Berne,
- M. Carlos Blanco y Sánchez, Secretary of Legation, attached to the Delegation of Cuba to the League of Nations;

His Majesty the King of Denmark and Iceland:

For Denmark:

- M. Harald de Scavenius, Chamberlain, Envoy Extraordinary and Minister Plenipotentiary of Denmark in Switzerland and the Netherlands, formerly Minister for Foreign Affairs,
- M. Gustave M. Rasmussen, Chargé d'Affaires *ad interim* of Denmark at Berne;

The President of the Dominican Republic:

- M. Charles Ackermann, Consul of the Dominican Republic at Geneva;

His Majesty the King of Egypt:

- M. Mohammed Abdel Moneim Riad, Avocat au Contentieux de l'Etat, Professor of International Law at the Military School of Cairo,
- M. Henri Wassif Simaika, Attaché to the Royal Egyptian Legation at Rome;

His Majesty the King of Spain:

- The Marqués de la Torrehermosa, Envoy Extraordinary and Minister Plenipotentiary of Spain at Berne;

The President of the Republic of Estonia:

- M. Hans Leesment, Doctor of Medicine, President of the Estonian Red Cross;

The President of the Republic of Finland:

- Lieutenant-Colonel A. E. Martola, Military Attaché to the Legation of Finland at Paris;

The President of the French Republic:

- M. Henri Chassain de Marcilly, Ambassador of France at Berne,
- M. Jean du Sault, Counsellor of the French Embassy at Berne;

The President of the Hellenic Republic:

- M. Raphael Raphael, Chargé d'Affaires *ad interim* of Greece at Berne,
- Lieutenant-Colonel Sophocles Veniselos, Military Attaché to the Greek Legation at Paris;

His Serene Highness the Governor of Hungary:

- M. Paul de Hevesy, Minister-Resident, Permanent Delegate of the Royal Government to the League of Nations;

His Majesty the King of Italy:

- M. Giovanni Ciraolo, Senator of the Realm;

His Majesty the Emperor of Japan:

- M. Isaburo Yoshida, Envoy Extraordinary and Minister Plenipotentiary of Japan at Berne,
- Lieutenant-Colonel Sadamu Shimomura,
- Captain Seizo Miura, Naval Attaché to the Japanese Embassy at Paris;

The President of the Republic of Latvia:

M. Charles Duzmans, Envoy Extraordinary and Minister Plenipotentiary of Latvia to His Majesty the King of the Serbs, Croats and Slovenes, Permanent Delegate to the League of Nations,

M. Oskar Voit, Envoy Extraordinary and Minister Plenipotentiary of Latvia in Switzerland, Germany, Hungary and the Netherlands;

Her Royal Highness the Grand Duchess of Luxemburg:

M. Charles Vermaire, Consul of the Grand Duchy at Geneva;

The President of the United States of Mexico:

M. Francisco Castillo Nájera, Physician, Envoy Extraordinary and Minister Plenipotentiary of Mexico at Brussels;

The President of the Republic of Nicaragua:

M. Antoine Sottile, Doctor of Laws, Permanent Delegate of Nicaragua to the League of Nations;

His Majesty the King of Norway:

M. Johannes Irgens, Envoy Extraordinary and Minister Plenipotentiary of Norway at Berne, Rome and Athens,

M. Jens Christian Meinich, Commandant of Infantry, Secretary-General of the Norwegian Red Cross;

Her Majesty the Queen of the Netherlands:

M. Willem Isaac Doude van Troostwijk, Envoy Extraordinary and Minister Plenipotentiary of the Netherlands at Berne,

Major-General Johann Carl Diehl, Inspector-General of the Army Medical Service, Vice-President of the Netherlands Red Cross,

M. Jacob Harberts, Commandant of the General Staff, Professor at the Ecole Supérieure de Guerre;

His Imperial Majesty the Shah of Persia:

M. Anouchirevan Khan Sepahbodi, Envoy Extraordinary and Minister Plenipotentiary of Persia at Berne;

The President of the Republic of Poland:

Colonel Joseph Gabriel Pracki, Medical Service,

Lieutenant-Colonel W. Jerzy Babecki;

The President of the Portuguese Republic:

M. Vasco de Quevedo, Envoy Extraordinary and Minister Plenipotentiary of Portugal at Berne,

M. Francisco de Calheiros e Menezes, First Secretary of Legation;

His Majesty the King of Roumania:

M. Michel B. Boeresco, Envoy Extraordinary and Minister Plenipotentiary of Roumania at Berne,

Colonel Eugène Vertejano, Officer of the General Staff;

His Majesty the King of the Serbs, Croats and Slovenes:

M. Ilija Choumenkovitch, Envoy Extraordinary and Minister Plenipotentiary of the Kingdom of the Serbs, Croats and Slovenes at Berne, permanent Delegate to the League of Nations;

His Majesty the King of Siam:

His Serene Highness Prince Varnvaidya, Envoy Extraordinary and Minister Plenipotentiary of Siam in London;

His Majesty the King of Sweden:

M. Karl Ivan Westman, Envoy Extraordinary and Minister Plenipotentiary of Sweden at Berne;

The Swiss Federal Council:

M. Paul Dinichert, Minister Plenipotentiary, Head of the Foreign Affairs Division of the Federal Political Department,
Colonel Carl Hauser, Medical Corps, Chief Medical Officer of the Army,
M. Anton Züblin, Colonel of Infantry "en disponibilité," Barrister-at-Law,
Lieutenant-Colonel Roger de la Harpe, Medical Corps,
Major Dietrich Schindler, Military Judiciary, Professor of International Law at the University of Zurich;

The President of the Czechoslovak Republic:

M. Zdeněk Fierlinger, Envoy Extraordinary and Minister Plenipotentiary of Czechoslovakia at Berne;

The President of the Turkish Republic:

Hassan Bey, Vice-President of the National Grand Assembly of Turkey,
Vice-President of the Turkish Red Crescent,
Nusret Bey, President of the Council of State of the Republic,
Professor Akil Moukhtar Bey, Doctor of Medicine,
Dr. Abdulkadir Bey, Lieutenant-Colonel, Military Physician, Professor at the Cadet School and at the Hospital of Gulhane;

The President of the Oriental Republic of Uruguay:

M. Alfredo de Castro, Envoy Extraordinary and Minister Plenipotentiary of Uruguay at Berne;

The President of the Republic of the United States of Venezuela:

M. Caracciolo Parra-Pérez, Envoy Extraordinary and Minister Plenipotentiary of Venezuela at Rome,
M. Ivan Manuel Hurtado-Machado, Chargé d'Affaires *ad interim* of Venezuela at Berne;

Who, after having communicated to each other their full powers, found in good and due form, have agreed as follows:—

Chapter I.—*Wounded and Sick*

ARTICLE 1

Officers and soldiers and other persons officially attached to the armed forces who are wounded or sick shall be respected and protected in all circumstances; they shall be treated with humanity and cared for medically, without distinction of nationality, by the belligerent in whose power they may be.

Nevertheless, the belligerent who is compelled to abandon wounded or sick to the enemy, shall, as far as military exigencies permit, leave with them a portion of his medical personnel and material to help with their treatment.

ARTICLE 2

..

Except as regards the treatment to be provided for them in virtue of the preceding article, the wounded and sick of an army who fall into the hands of the enemy shall be prisoners of war, and the general provisions of international law concerning prisoners of war shall be applicable to them.

Belligerents shall, however, be free to prescribe, for the benefit of wounded or sick prisoners, such arrangements as they may think fit beyond the limits of the existing obligations.

ARTICLE 3

After each engagement the occupant of the field of battle shall take measures to search for the wounded and dead, and to protect them against pillage and maltreatment.

Whenever circumstances permit, a local armistice or a suspension of fire shall be arranged to permit the removal of the wounded remaining between the lines.

ARTICLE 4

Belligerents shall communicate to each other reciprocally, as soon as possible, the names of the wounded, sick and dead, collected or discovered, together with any indications which may assist in their identification.

They shall establish and transmit to each other the certificates of death.

They shall likewise collect and transmit to each other all articles of a personal nature found on the field of battle or on the dead, especially one half of their identity discs, the other half to remain attached to the body.

They shall ensure that the burial or cremation of the dead is preceded by a careful, and if possible medical, examination of the bodies, with a view to confirming death, establishing identity and enabling a report to be made.

They shall further ensure that the dead are honourably interred, that their graves are respected and marked so that they may always be found.

To this end, at the commencement of hostilities, they shall organize officially a graves registration service, to render eventual exhumations possible and to ensure the identification of bodies whatever may be the subsequent site of the grave.

After the cessation of hostilities they shall exchange the list of graves and of dead interred in their cemeteries and elsewhere.

ARTICLE 5

The military authorities may appeal to the charitable zeal of the inhabitants to collect and afford medical assistance, under their direction, to the wounded or sick of armies, and may accord to persons who have responded to this appeal special protection and certain facilities.

Chapter II.—*Medical Formations and Establishments*

ARTICLE 6

Mobile medical formations, that is to say, those which are intended to accompany armies in the field, and the fixed establishments of the medical service shall be respected and protected by the belligerents.

ARTICLE 7

The protection to which medical formations and establishments are entitled shall cease if they are made use of to commit acts harmful to the enemy.

ARTICLE 8

The following conditions are not considered to be of such a nature as to deprive a medical formation or establishment of the protection guaranteed by article 6:—

- (1) that the personnel of the formation or establishment is armed, and that they use the arms in their own defence or in that of the sick and wounded in charge;

- (2) that in the absence of armed orderlies the formation or establishment is protected by a piquet or by sentries;
- (3) that small arms and ammunition taken from the wounded and sick, which have not yet been transferred to the proper service, are found in the formation or establishment;
- (4) that personnel and material of the veterinary service are found in the formation or establishment, without forming an integral part of the same.

Chapter III.—*Personnel*

ARTICLE 9

The personnel engaged exclusively in the collection, transport and treatment of the wounded and sick, and in the administration of medical formations and establishments, and chaplains attached to armies, shall be respected and protected under all circumstances. If they fall into the hands of the enemy they shall not be treated as prisoners of war.

Soldiers specially trained to be employed, in case of necessity, as auxiliary nurses or stretcher-bearers for the collection, transport and treatment of the wounded and sick, and furnished with a proof of identity, shall enjoy the same treatment as the permanent medical personnel if they are taken prisoners while carrying out these functions.

ARTICLE 10

The personnel of Voluntary Aid Societies, duly recognized and authorized by their Government, who may be employed on the same duties as those of the personnel mentioned in the first paragraph of article 9, are placed on the same footing as the personnel contemplated in that paragraph, provided that the personnel of such societies are subject to military law and regulations.

Each High Contracting Party shall notify to the other, either in time of peace or at the commencement of or during the course of hostilities, but in every case before actually employing them, the names of the societies which it has authorized, under its responsibility, to render assistance to the regular medical service of its armed forces.

ARTICLE 11

A recognized society of a neutral country can only afford the assistance of its medical personnel and formations to a belligerent with the previous consent of its own Government and the authorization of the belligerent concerned.

The belligerent who accepts such assistance is bound to notify the enemy thereof before making any use of it.

ARTICLE 12

The persons designated in articles 9, 10 and 11 may not be retained after they have fallen into the hands of the enemy.

In the absence of an agreement to the contrary, they shall be sent back to the belligerent to which they belong as soon as a route for their return shall be open and military considerations permit.

Pending their return they shall continue to carry out their duties under the direction of the enemy; they shall preferably be engaged in the care of the wounded and sick of the belligerent to which they belong.

On their departure, they shall take with them the effects, instruments, arms and means of transport belonging to them.

ARTICLE 13

Belligerents shall secure to the personnel mentioned in articles 9, 10 and 11, while in their hands, the same food, the same lodging, the same allowances and the same pay as are granted to the corresponding personnel of their own armed forces.

At the outbreak of hostilities the belligerents will notify one another of the grades of their respective medical personnel.

Chapter IV.—*Buildings and Material*

ARTICLE 14

Mobile medical formations, of whatsoever kind, shall retain, if they fall into the hands of the enemy, their equipment and stores, their means of transport and the drivers employed.

Nevertheless, the competent military authority shall be free to use the equipment and stores for the care of the wounded and sick; it shall be restored under the conditions laid down for the medical personnel, and as far as possible at the same time.

ARTICLE 15

The buildings and material of the fixed medical establishments of the army shall be subject to the laws of war, but may not be diverted from their purpose so long as they are necessary for the wounded and the sick.

Nevertheless, the commanders of troops in the field may make use of them, in case of urgent military necessity, provided that they make previous arrangements for the welfare of the wounded and sick who are being treated therein.

ARTICLE 16

The buildings of aid societies which are admitted to the privileges of the Convention shall be regarded as private property.

The material of these societies, wherever it may be, shall similarly be considered as private property.

The right of requisition recognised for belligerents by the laws and customs of war, shall only be exercised in case of urgent necessity and only after the welfare of the wounded and sick has been secured.

Chapter V.—*Medical Transport*

ARTICLE 17

Vehicles equipped for the evacuation of wounded and sick, proceeding singly or in convoy, shall be treated as mobile medical formations, subject to the following special provisions:—

A belligerent intercepting vehicles of medical transport, singly or in convoy, may, if military exigences demand, stop them, and break up the convoy, provided he takes charge in every case of the wounded and sick who are in it. He can only use the vehicles in the sector where they have been intercepted, and exclusively for medical requirements. These vehicles, as soon as they are no longer required for local use, shall be given up in accordance with the conditions laid down in article 14.

The military personnel in charge of the transport and furnished for this purpose with authority in due form, shall be sent back in accordance with the conditions prescribed in article 12 for medical personnel, subject to the condition of the last paragraph of article 18.

All means of transport specially organized for evacuation and the material used in equipping these means of transport belonging to the medical service shall be restored in accordance with the provisions of Chapter IV. Military means of transport other than those of the medical service may be captured, with their teams.

The civilian personnel and all means of transport obtained by requisition shall be subject to the general rules of international law.

ARTICLE 18

Aircraft used as means of medical transport shall enjoy the protection of the Convention during the period in which they are reserved exclusively for the evacuation of wounded and sick and the transport of medical personnel and material.

They shall be painted white and shall bear, clearly marked the distinctive emblem prescribed in article 19, side by side with their national colours, on their lower and upper surfaces.

In the absence of special and express permission, flying over the firing line, and over the zone situated in front of clearing or dressing stations, and generally over all enemy territory or territory occupied by the enemy, is prohibited.

Medical aircraft shall obey every summons to land.

In the event of a landing thus imposed, or of an involuntary landing in enemy territory or territory occupied by the enemy, the wounded and sick, as well as the medical personnel and material, including the aircraft, shall enjoy the privileges of the present Convention.

The pilot, mechanics and wireless telegraph operators captured shall be sent back, on condition that they shall be employed until the close of hostilities in the medical service only.

Chapter VI.—*The Distinctive Emblem*

ARTICLE 19

As a compliment to Switzerland, the heraldic emblem of the red cross on a white ground, formed by reversing the Federal colours, is retained as the emblem and distinctive sign of the medical service of armed forces.

Nevertheless, in the case of countries which already use, in place of the Red Cross, the Red Crescent or the Red Lion and Sun on a white ground as a distinctive sign, these emblems are also recognized by the terms of the present Convention.

ARTICLE 20

The emblem shall figure on the flags, armlets, and on all material belonging to the medical service, with the permission of the competent military authority.

ARTICLE 21

The personnel protected in pursuance of articles 9 (paragraph 1), 10 and 11, shall wear, affixed to the left arm, an armlet bearing the distinctive sign, issued and stamped by a military authority.

The personnel mentioned in article 9, paragraphs 1 and 2, shall be provided with a certificate of identity, consisting either of an entry in their small book (paybook) or a special document.

The persons mentioned in articles 10 and 11 who have no military uniform shall be furnished by the competent military authority with a certificate of identity, with photograph, certifying their status as medical personnel.

The certificates of identity shall be uniform and of the same pattern in each army.

In no case may the medical personnel be deprived of their armlets or the certificates of identity belonging to them.

In case of loss they have the right to obtain duplicates.

ARTICLE 22

The distinctive flag of the Convention shall be hoisted only over such medical formations and establishments as are entitled to be respected under the Convention, and with the consent of the military authorities. In fixed establishments it shall be, and in mobile formations it may be, accompanied by the national flag of the belligerent to whom the formation or establishment belongs.

Nevertheless, medical formations which have fallen into the hands of the enemy, so long as they are in that situation, shall not fly any other flag than that of the Convention.

Belligerents shall take the necessary steps, so far as military exigencies permit, to make clearly visible to the enemy forces, whether land, air, or sea, the distinctive emblems indicating medical formations and establishments, in order to avoid the possibility of any offensive action.

ARTICLE 23

The medical units belonging to neutral countries which shall have been authorized to lend their services under the conditions laid down in article 11, shall fly, along with the flag of the Convention, the national flag of the belligerent to whose army they are attached.

They shall also have the right, so long as they shall lend their services to a belligerent, to fly their national flag.

The provisions of the second paragraph of the preceding article are applicable to them.

ARTICLE 24

The emblem of the red cross on a white ground and the words "Red Cross" or "Geneva Cross" shall not be used, either in time of peace or in time of war, except to protect or to indicate the medical formations and establishments and the personnel and material protected by the Convention.

The same shall apply, as regards the emblems mentioned in article 19, paragraph 2, in respect of the countries which use them.

The Voluntary Aid Societies mentioned in article 10, may, in accordance with their national legislation, use the distinctive emblem in connexion with their humanitarian activities in time of peace.

As an exceptional measure, and with the express authority of one of the national societies of the Red Cross (Red Crescent, Red Lion and Sun), use may be made of the emblem of the Convention in time of peace to mark the position of aid stations exclusively reserved for the purpose of giving free treatment to the wounded or the sick.

Chapter VII.—*Application and Execution of the Convention*

ARTICLE 25

The provisions of the present Convention shall be respected by the High Contracting Parties in all circumstances. If, in time of war, a belligerent is not a party to the Convention, its provisions shall, nevertheless, be binding as between all the belligerents who are parties thereto.

ARTICLE 26

The Commanders-in-Chief of belligerent armies shall arrange the details for carrying out the preceding articles, as well as for cases not provided for, in accordance with the instructions of their respective Governments and in conformity with the general principles of the present Convention.

ARTICLE 27

The High Contracting Parties shall take the necessary steps to instruct their troops, and in particular the personnel protected, in the provisions of the present Convention, and to bring them to the notice of the civil population.

Chapter VIII.—*Suppression of Abuses and Infractions*

ARTICLE 28

The Governments of the High Contracting Parties whose legislation is not at present adequate for the purpose, shall adopt or propose to their legislatures the measures necessary to prevent at all times:—

- (a) the use of the emblem or designation “Red Cross” or “Geneva Cross” by private individuals or associations, firms or companies, other than those entitled thereto under the present Convention, as well as the use of any sign or designation constituting an imitation, for commercial or any other purposes;
- (b) by reason of the compliment paid to Switzerland by the adoption of the reversed federal colours, the use by private individuals or associations, firms or companies of the arms of the Swiss Confederation, or marks constituting an imitation, whether as trade-marks or as parts of such marks, for a purpose contrary to commercial honesty, or in circumstances capable of wounding Swiss national sentiment.

The prohibition indicated in (a) of the use of marks or designations constituting an imitation of the emblem or designation of “Red Cross” or “Geneva Cross,” as well as the prohibition in (b) of the use of the arms of the Swiss Confederation or marks constituting an imitation, shall take effect as from the date fixed by each legislature, and not later than five years after the coming into force of the present Convention. From the date of such coming into force, it shall no longer be lawful to adopt a trade-mark in contravention of these rules.

ARTICLE 29

The Governments of the High Contracting Parties shall also propose to their legislatures, should their penal laws be inadequate, the necessary measures for the repression in time of war, of any act contrary to the provisions of the present Convention.

They shall communicate to one another, through the Swiss Federal Council, the provisions relative to such repression not later than five years from the ratification of the present Convention.

ARTICLE 30

On the request of a belligerent, an enquiry shall be instituted, in a manner to be decided between the interested parties, concerning any alleged violation of the Convention; when such violation has been established the belligerents shall put an end to and repress it as promptly as possible.

Final Provisions

ARTICLE 31

The present Convention, which shall bear this day's date, may be signed, up to the 1st February, 1930, on behalf of all the countries represented at the Conference which opened at Geneva on the 1st July, 1929, as well as by countries not represented at that Conference but which were parties to the Geneva Conventions of 1864 and 1906.

ARTICLE 32

The present Convention shall be ratified as soon as possible.

The ratifications shall be deposited at Berne.

A *procès-verbal* of the deposit of each instrument of ratification shall be drawn up, one copy of which, certified to be correct, shall be transmitted by the Swiss Federal Council to the Governments of all countries on whose behalf the Convention has been signed, or whose accession has been notified.

ARTICLE 33

The present Convention shall come into force six months after not less than two instruments of ratification have been deposited.

Thereafter, it shall enter into force for each High Contracting Party six months after the deposit of its instrument of ratification.

ARTICLE 34

The present Convention shall replace the Conventions of the 22nd August, 1864, and the 6th July, 1906, in relations between the High Contracting Parties.

ARTICLE 35

From the date of its coming into force, the present Convention shall be open to accession duly notified on behalf of any country on whose behalf this Convention has not been signed.

ARTICLE 36

Accessions shall be notified in writing to the Swiss Federal Council, and shall take effect six months after the date on which they are received.

The Swiss Federal Council shall communicate the accessions to the Governments of all the countries on whose behalf the Convention has been signed or whose accession has been notified.

ARTICLE 37

A state of war shall give immediate effect to ratifications deposited and accessions notified by the belligerent Powers before or after the outbreak of hostilities. The communication of ratifications or accessions received from Powers in a state of war shall be made by the Swiss Federal Council by the quickest method.

ARTICLE 38

Each of the High Contracting Parties shall be at liberty to denounce the present Convention. The denunciation shall not take effect until one year after the notification thereof in writing has been made to the Swiss Federal Council. The latter shall communicate such notification to the Governments of all the High Contracting Parties.

The denunciation shall only have effect in respect of the High Contracting Party which has made notification thereof.

Moreover, this denunciation shall not take effect during a war in which the denouncing Power is involved. In such a case, the present Convention shall continue binding beyond the period of one year, until the conclusion of peace.

ARTICLE 39

A certified copy of the present Convention shall be deposited in the archives of the League of Nations by the Swiss Federal Council. Similarly, ratifications, accessions and denunciations which shall be notified to the Swiss Federal Council shall be communicated by them to the League of Nations.

In witness whereof, the above-named Plenipotentiaries have signed the present Convention.

Done at Geneva the twenty-seventh July, one thousand nine hundred and twenty-nine, in a single copy, which shall remain deposited in the archives of the Swiss Confederation, and of which copies, certified to be correct, shall be transmitted to the Governments of all the countries invited to the Conference.

For Germany:

EDMUND RHOMBERG.

For the United States of America:

ELIOT WADSWORTH.

HUGH R. WILSON.

For Austria:

LEITMAIER.

For Belgium:

DR. DEMOLDER.

J. DE RUELE.

For Bolivia:

A. CORTADELLAS.

For Brazil:

RAUL DO RIO-BRANCO.

For Great Britain and Northern Ireland and all parts of the British Empire which are not separate Members of the League of Nations:

I declare that my signature of this Convention in respect of Great Britain and Northern Ireland and all parts of the British Empire which are not separate Members of the League of Nations is subject to the understanding that His Britannic Majesty will interpret Article 28 of the Convention in the sense that the legislative measures contemplated by that Article may provide that private individuals, associations, firms or companies who have used the Arms of the Swiss Confederation, or marks constituting an imitation thereof, for any lawful purpose before the coming into force of the present Convention shall not be prevented from continuing to use such Arms or marks for the same purpose.

HORACE RUMBOLD.

For Canada:

I declare that my signature of this Convention in respect of Canada is subject to the understanding that the Government of the Dominion of Canada will interpret Article 28 of the Convention in the sense that the legislative measures contemplated by that Article may provide that private individuals, associations, firms or companies who have used the Arms of the Swiss Confederation, or marks constituting an imitation thereof, for any lawful purpose before the coming into force of the present Convention shall not be prevented from continuing to use such Arms or marks for the same purpose.

W. A. RIDDELL.

For Australia:

I declare that my signature of this Convention in respect of the Commonwealth of Australia is subject to the understanding that the Government of the Commonwealth of Australia will interpret Article 28 of the Convention in the sense that the legislative measures contemplated by that Article may provide that private individuals, associations, firms or companies who have used the Arms of the Swiss Confederation, or marks constituting an imitation thereof, for any lawful purpose before the coming into force of the present Convention shall not be prevented from continuing to use such Arms or marks for the same purpose.

CLAUD RUSSELL.

For New Zealand:

I declare that my signature of this Convention in respect of New Zealand is subject to the understanding that the Government of New Zealand will interpret Article 28 of the Convention in the sense that the legislative measures contemplated by that Article may provide that private individuals, associations, firms or companies who have used the Arms of the Swiss Confederation, or marks constituting an imitation thereof, for any lawful purpose before the coming into force of the present Convention shall not be prevented from continuing to use such Arms or marks for the same purpose.

CLAUD RUSSELL.

For South Africa.

ERIC H. LOUW.

For the Irish Free State:

I declare that my signature of this Convention in respect of the Irish Free State is subject to the understanding that the Irish Free State will interpret Article 28 of the Convention in the sense that the legislative measures contemplated by that Article may provide that private individuals, associations, firms or companies who have used the Arms of the Swiss Confederation, or marks constituting an imitation thereof, for any lawful purpose before the coming into force of the present Convention shall not be prevented from continuing to use such Arms or marks for the same purpose.

SEAN LESTER.

For India:

I declare that my signature of this Convention in respect of the Government of India is subject to the understanding that the Government of India will interpret Article 28 of the Convention in the sense that the legislative measures contemplated by that Article may provide that private individuals, associations, firms or companies who have used the Arms of the Swiss Confederation, or marks constituting an imitation thereof, for any lawful purpose before the coming into force of the present Convention shall not be prevented from continuing to use such Arms or marks for the same purpose.

CLAUD RUSSELL.

For Bulgaria:

D. MIKOFF.
STEPHAN N. LAFTCHIEFF.

For Chile:

GMO. NOVOA.
D. PULGAR.

For China:

C. Y. HSIAO.

For Colombia:

FRANCISCO JOSÉ URRUTIA.

For Cuba:

CARLOS DE ARMENTEROS.
CARLOS BLANCO.

For Denmark:

HARALD SCAVENIUS.
GUSTAV RASMUSSEN.

For the Dominican Republic:

CH. ACKERMANN.

For Egypt:

MOHAMMED ABDEL MONEIM RIAD.
H. W. M. SIMAIKA.

For Spain:

Ad Referendum:

MAURICIO LOPEZ ROBERTS Y TERRY, MARQUÉS DE
LA TORREHERMOSA.

For Estonia:

DR. LEESMENT.

For Finland:

A. E. MARTOLA.

For France:

H. DE MARCILLY.
J. DU SAULT.

For Greece:

R. RAPHAËL.
S. VENISELOS.

For Hungary:

PAUL DE HEVESY.

For Italy:

GIOVANNI CIRAOLO.

For Japan:

While accepting the provisions of Article 28, Japan makes reservations as regards the date of the coming into force of the prohibition contemplated by clause *b* of the said Article.

Japan understands that this prohibition does not apply to Arms and marks which have been in use or registered before its coming into force.

The delegates of Japan sign the present Convention subject to the above-mentioned reservations.

ISABURO YOSHIDA.
S. SHIMOMURA.
S. MIURA.

For Latvia:

CHARLES DUZMANS.
DR. OSKAR VOIT.

For Luxemburg:

CH. G. VERMAIRE.

For Mexico:

FR. CASTILLO NÁJERA.

For Nicaragua:

A. SOTTILE.

For Norway:

J. IRGENS.
JENS MEINICH.

For Netherlands:

W. DOUDE VAN TROOSTWIJK.
DR. DIEHL.
J. HARBERTS.

For Persia:

ANOUCHIREVAN SEPAHBODI.

For Poland:

JÓSEF G. PRACKI.
W. JERZY BABECKI.

For Portugal:

VASCO DE QUEVEDO.
F. DE CALHEIROS E MENEZES.

For Roumania:

M. B. BOERESCO.
COLONEL E. VERTEJANO.

For the Kingdom of the Serbs, Croats and Slovenes:

I. CHOUMENKOVITCH.

For Siam:

VARNVAIDYA.

For Sweden:

K. I. WESTMAN.

For Switzerland:

PAUL DINICHERT.
HAUSER.
ZÜBLIN.
DE LA HARPE.
SCHINDLER.

For Czechoslovakia:

ZD. FIERLINGER.

For Turkey:

HASSAN.
DR. ABDULKADIR.
M. NUSRET.
DR. AKIL MOUKHTAR.

For Uruguay:

ALFREDO DE CASTRO.

For Venezuela:

C. PARRA-PÉREZ.
I. M. HURTADO-MACHADO.

RATIFICATIONS DEPOSITED

(Effective six months later)

Spain	August 6, 1930
Switzerland	December 19, 1930.
Italy	March 24, 1931.
Jugoslavia	May 20, 1931.
Portugal	June 8, 1931.
United Kingdom	June 23, 1931.
Australia	June 23, 1931.
New Zealand	June 23, 1931.
Union of South Africa	June 23, 1931.
India	June 23, 1931.
Norway	June 24, 1931.
Sweden	July 3, 1931.
Latvia	October 14, 1931.
Roumania	October 24, 1931.
United States of America	February 4, 1932.
Brazil	March 23, 1932.
Belgium	May 12, 1932.
Poland	June 29, 1932.
Mexico	August 1, 1932.
Denmark	August 5, 1932.
Netherlands	October 5, 1932.
CANADA	February 20, 1933.
Chile	June 1, 1933.
Egypt	July 25, 1933.
Germany	February 21, 1934.
Turkey	March 10, 1934.

ACCESSIONS

Union of Soviet Socialist Republics	September 26, 1931.
Peru	March 10, 1933.
Iraq	May 28, 1934.

on.
usc

DOMINION OF CANADA

TREATY SERIES, 1933

No. 7

EXCHANGE OF NOTES

(March 29 and 30, 1933)

PROLONGING
FOR NINE MONTHS
THE COMMERCIAL "MODUS VIVENDI" OF
DECEMBER 20/27, 1932,

BETWEEN

CANADA AND GERMANY

In force for nine months from April 1, 1933

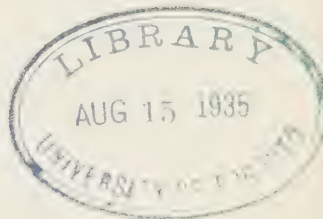


OTTAWA

J. O. PATENAUDE

PRINTER TO THE KING'S MOST EXCELLENT MAJESTY

1935



Price, 25 cents.

EXCHANGE OF NOTES

(March 29 and 30, 1933)

PROLONGING
FOR NINE MONTHS
THE COMMERCIAL "MODUS VIVENDI" OF
DECEMBER 20/27, 1932,

BETWEEN

CANADA AND GERMANY



OTTAWA
J. O. PATENAUDE
PRINTER TO THE KING'S MOST EXCELLENT MAJESTY
1935

Exchange of Notes (March 29 and 30, 1933), Prolonging for
Nine Months the Commercial "Modus Vivendi" of
December 20 and 27, 1932, Between
Canada and Germany

*The Secretary of State for External Affairs of Canada to the German
Consul General for Canada*

DEPARTMENT OF EXTERNAL AFFAIRS, CANADA

OTTAWA, March 29, 1933.

SIR,

I have the honour to refer to your letter dated the 21st March, 1933, in which you submit certain proposals designed to provide for the establishment of *de facto* "most favoured nation" treatment between Canada and Germany, for a limited period of time.

The Canadian Government is in agreement with the views expressed by you on behalf of the German Government as to the desirability of providing for a *modus vivendi*, based upon the establishment of *de facto* most favoured nation treatment in tariff matters. To this end the Canadian Government, acting under statutory authority, will provide for the application of the intermediate tariff to the natural and manufactured products of Germany. The rates of the intermediate tariff are the lowest tariff rates which are now accorded to any foreign country. For this purpose a draft recommendation to the Governor General in Council has been drawn up according the benefit of intermediate tariff to German goods, for a period of nine months from the 1st April, 1933. A copy of the draft recommendation is enclosed and, if the considerations set forth therein are in accord with the views of your Government, I shall recommend the immediate passing of an Order in Council in such terms.*

You will observe that the recommendation provides for its extension for a period of nine months, subject, however, to termination at an earlier date, in the event that the German Government ceases to accord most favoured nation treatment to Canada in tariff matters. This clause differs slightly from that suggested in your letter, but it would seem to be desirable to have the arrangement extend for a period of nine months and the two Governments will then be in a position to take up the question of what further action should be taken with regard to the matter.

You will observe that provision is made for another clause along the general lines suggested by your letter, in order to protect legitimate trade against hardships which might result from a sudden withdrawal of the lower tariff rates.

You will also understand that the basis of this arrangement is reciprocal in its character, and that its continued application is contingent upon reciprocal action by the German Government in giving to Canadian products in tariff matters treatment not less favourable than that accorded to the products of any other foreign country.

Such an arrangement will doubtless be advantageous to both countries in covering the period preceding the conclusion of some more permanent arrangement. You will, of course, understand that the acceptance of a temporary

* P.C. 598, March 31, 1933. See CANADA GAZETTE, April 8, 1933.

arrangement of this character will not preclude the Canadian Government from urging the inclusion of conventional rates adapted to the special requirements of Canadian trade in any permanent arrangement that may be negotiated at a later date.

Yours sincerely,

R. B. BENNETT,

Secretary of State for External Affairs.

L. KEMPF, Esq.,
German Consul General for Canada,
Montreal, P.Q.

*The German Consul General for Canada to the Secretary of State for
External Affairs of Canada.*

GERMAN CONSULATE GENERAL FOR CANADA

MONTREAL, March 30, 1933.

SIR,

Referring to your letter of March 29th, I have the honour to make, on behalf of my Government, the following declaration:

The German Government agree to an arrangement under which *de facto* most-favoured-nation treatment is to be extended from April 1st, 1933, for a period of nine months, subject, however, to termination at an earlier date in the event that the rates of the Intermediate Tariff cease to be the lowest rates accorded by Canada to the natural or manufactured products of any foreign country. The German Government will, therefore, within the limits of the above period, grant to the natural and manufactured products of Canada, upon importation into Germany, the rates of the Conventional Tariff of Germany, and on those items, on which there are no conventional rates, the rates of the German Tariff, for such time as German products are not treated less favourably in Canada than those of any other foreign country.

In the event that Canada is removed from the list of most-favoured nations at a date prior to the expiration of the said period of nine months, pursuant to the provisions of the preceding clauses, the increased rates applicable by such action shall not apply to goods imported into Germany on or before the expiration of thirty days after such date, provided that such goods have been *bona fide* contracted for and purchased in Canada for the purpose of exportation to Germany prior to such date.

I have the honour to be, sir,

Your obedient servant,

L. KEMPF,
German Consul General.

The Right Honourable
R. B. BENNETT, K.C., P.C.,
Secretary of State for External Affairs,
Ottawa.

DOMINION OF CANADA

TREATY SERIES, 1933

No. 8

TRADE AGREEMENT

BETWEEN

CANADA AND NEW ZEALAND

Signed at Ottawa and Wellington

April 23, 1932.

In force May 24, 1932

Extended in May, 1933, for six months
and again in November, 1933, for a further
period of six months.



OTTAWA

J. O. PATENAUDE

PRINTER TO THE KING'S MOST EXCELLENT MAJESTY

1935

Price, 25 cents.

TRADE AGREEMENT
BETWEEN
CANADA AND NEW ZEALAND
Signed at Ottawa and Wellington
April 23, 1932
EXTENSION OF AGREEMENT



OTTAWA
J. O. PATENAUDE
PRINTER TO THE KING'S MOST EXCELLENT MAJESTY
1935

TRADE AGREEMENT BETWEEN CANADA AND NEW ZEALAND

SIGNED AT OTTAWA AND WELLINGTON, APRIL 23, 1932

IN FORCE MAY 24, 1932

See Treaty Series, 1932, No. 2

This Agreement was extended in May, 1933, for six months and again in November, 1933, for a further period of six months by the following Orders in Council:—

P.C. 1016, May 23, 1933.

See *Canada Gazette Extra* May 23, 1933;

P.C. 2283, November 1, 1933.

See *Canada Gazette Extra* November 4, 1933.

DOMINION OF CANADA

TREATY SERIES, 1933

No. 9

EXCHANGE OF NOTES

(June 7 and 10, 1933)

EXTENDING
FOR ONE YEAR

THE RECIPROCAL "BLANKET" PERMISSION OF
SEPTEMBER 15-16, 1932, FOR FLIGHTS
OF MILITARY AIRCRAFT,

BETWEEN

CANADA AND THE UNITED STATES
OF AMERICA

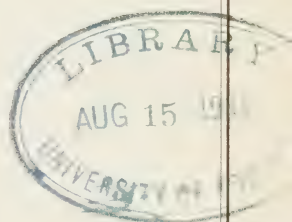


OTTAWA

J. O. PATENAUDE

PRINTER TO THE KING'S MOST EXCELLENT MAJESTY

1935



EXCHANGE OF NOTES

(June 7 and 10, 1933)

EXTENDING

FOR ONE YEAR

THE RECIPROCAL "BLANKET" PERMISSION OF
SEPTEMBER 15-16, 1932, FOR FLIGHTS
OF MILITARY AIRCRAFT

BETWEEN

CANADA AND THE UNITED STATES
OF AMERICA



OTTAWA

J. O. PATENAUDE

PRINTER TO THE KING'S MOST EXCELLENT MAJESTY

1935

Exchange of Notes (June 7 and 10, 1933), extending for one year the reciprocal "blanket" permission of September 15-16, 1932, for flights of military aircraft, between Canada and the United States of America.

The Chargé d'Affaires a.i. of the United States of America to the Acting Secretary of State for External Affairs of Canada.

LEGATION OF THE UNITED STATES OF AMERICA,
OTTAWA, CANADA, JUNE 7, 1933.

No. 29

SIR:

I have the honor to acknowledge the receipt of your note No. 59 of June 5, 1933, stating that there is no objection on the part of Canada to the renewal until June 30, 1934, of the agreement* concluded by our two Governments last September through an exchange of notes whereby blanket permission was granted for military aircraft of either Government to fly over specified portions of the territory of the other for a period of one year, beginning July 1, 1932.

As stated in the Legation's note No. 12 of May 27, 1933, I am authorized to extend the agreement referred to on behalf of the United States Government until June 30, 1934. I should, therefore, appreciate being informed whether the Canadian Government agrees to the extension of this agreement for the period specified and receiving your assurance that this note will be accepted by the Canadian Government as sufficient confirmation thereof by the Government of the United States.

I avail myself of the occasion to renew to you, Sir, the assurances of my highest consideration.

PIERRE DE L. BOAL,
Chargé d'Affaires a.i.

The Right Honourable
the Acting Secretary of State for External Affairs,
Ottawa, Canada.

* See Treaty Series, 1932, No. 4.

*The Secretary of State for External Affairs of Canada to the Chargé d'Affairs a.i.
of the United States of America at Ottawa.*

DEPARTMENT OF EXTERNAL AFFAIRS, CANADA,
OTTAWA, JUNE 10TH, 1933.

No. 67

SIR:

I have the honour to acknowledge the receipt of your note No. 29 of the 7th June, 1933, concerning the renewal until the 30th June, 1934, of the agreement* concluded by our two Governments last September through an exchange of notes, whereby blanket permission was granted for military aircraft of either Government to fly over specified portions of the territory of the other for a period of one year, beginning the 1st July, 1932, and to inform you that the Canadian Government agrees to the extension of this agreement for a further period of one year from the 1st July, 1933, until the 30th June, 1934.

The Canadian Government also agrees to accept your note No. 29 of the 7th June as sufficient confirmation of this extension by the Government of the United States.

Accept, Sir, the renewed assurances of my highest consideration.

O. D. SKELTON,
For the Secretary of State for External Affairs.

PIERRE DE L. BOAL, ESQ.,
Chargé d'Affaires,
Legation of the United States.

* See Treaty Series, 1932, No. 4.

DOMINION OF CANADA

TREATY SERIES, 1933

No. 10

EXCHANGE OF NOTES

(July 6 and 8, 1933)

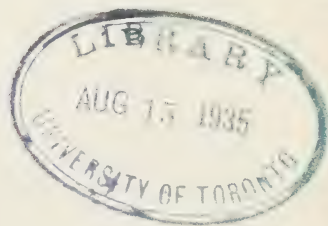
CONCERNING

COMMERCIAL RELATIONS

BETWEEN

CANADA AND AUSTRIA

In force from July 10 to December 31, 1933



OTTAWA
J. O. PATENAUDE
PRINTER TO THE KING'S MOST EXCELLENT MAJESTY
1935

Price, 25 cents

EXCHANGE OF NOTES
(July 6 and 8, 1933)
CONCERNING
COMMERCIAL RELATIONS
BETWEEN
CANADA AND AUSTRIA



OTTAWA
J. O. PATENAUDE
PRINTER TO THE KING'S MOST EXCELLENT MAJESTY
1935

Exchange of Notes (July 6 and 8, 1933), Concerning Commercial Relations Between Canada and Austria

The Secretary of State for External Affairs of Canada to the Austrian Minister at London.

LONDON, July 6, 1933.

MY DEAR MINISTER,

I have the honour to inform you that I have just been advised that an Order in Council* was passed by the Government of Canada which grants the Intermediate Tariff, subject to the usual direct shipment provision, to Austrian goods from the 10th July to the 31st December, 1933.

My understanding is that your Republic will grant to Canadian goods the benefits of your most-favoured-nation tariff.

I thank you for your courtesy in bringing this matter to my attention in the way you did, and I trust that the interchange of commodities between our two countries may greatly increase with equal benefits to both.

Believe me,

My Dear Minister,

I am,

Yours very sincerely,

R. B. BENNETT.

His Excellency

The Austrian Minister,
18, Belgrave Square,
London, S.W. 1.

The Austrian Minister at London to the Secretary of State for External Affairs of Canada.

AUSTRIAN LEGATION,

18 BELGRAVE SQUARE, S.W. 1,

LONDON, 8th July, 1933.

DEAR MR. PRIME MINISTER,

I have the honour to acknowledge the receipt of your letter of the 6th instant in which you were good enough to inform me that an Order in Council has been passed by the Government of Canada which grants the Intermediate Tariff, subject to the usual direct shipment provision, to Austrian goods from the 10th July to the 31st December, 1933.

I have brought this decision to the notice of my Government, who will, on their part, be glad to continue to extend as hitherto the benefits of most-favoured-nation treatment to imports from Canada.

May I take this opportunity of thanking you for your kindness in dealing personally with this matter despite the many calls on your time, and of expressing the hope that both countries will benefit equally under the new tariff regime.

Believe me,

Dear Mr. Prime Minister,

Yours very sincerely,

G. FRANCKENSTEIN.

The Right Hon. R. B. BENNETT, P.C., M.P.,
London.

* P.C. 1344, July 5, 1933. See Canada Gazette July 15, 1933.

DOMINION OF CANADA

TREATY SERIES, 1933

No. 11

CONFERENCE OF WHEAT EXPORTING AND
IMPORTING COUNTRIES

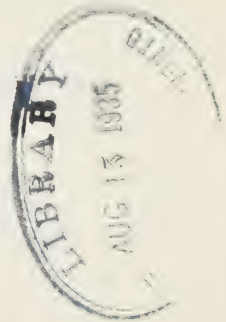
(Held in London at the Offices of the High Commissioner for Canada,
from August 21st to 25th, 1933.)

FINAL ACT

Signed at London, August 25th, 1933

WITH

Appendices and Minutes of Final Meeting



OTTAWA
J. O. PATENAUDE
PRINTER TO THE KING'S MOST EXCELLENT MAJESTY
1935

CONFERENCE OF WHEAT EXPORTING AND IMPORTING COUNTRIES

(Held in London at the Offices of the High Commissioner for Canada,
from August 21st to 25th, 1933.)

FINAL ACT

Signed at London, August 25th, 1933

WITH

Appendices and Minutes of Final Meeting



OTTAWA
J. O. PATENAUDE
PRINTER TO THE KING'S MOST EXCELLENT MAJESTY
1935

FINAL ACT OF THE CONFERENCE OF WHEAT EXPORTING AND IMPORTING COUNTRIES

*Held in London at the Offices of the High Commissioner for Canada from the twenty-first day to the twenty-fifth day of August, . . .
one thousand nine hundred and thirty-three*

The GOVERNMENTS OF GERMANY, AUSTRIA, BELGIUM, BULGARIA, FRANCE, the UNITED KINGDOM OF GREAT BRITAIN AND NORTHERN IRELAND, GREECE, HUNGARY, IRISH FREE STATE, ITALY, POLAND, ROUMANIA, SPAIN, SWEDEN, CZECHOSLOVAKIA, SWITZERLAND, THE UNION OF SOVIET SOCIALIST REPUBLICS, and YUGOSLAVIA, having accepted the invitation extended to them by the Secretary-General of the Monetary and Economic Conference on behalf of the Governments of ARGENTINE, AUSTRALIA, CANADA and the UNITED STATES OF AMERICA, to take part in a Conference to consider the measures which might be taken in concert to adjust the supply of wheat to effective world demand and eliminate the abnormal surpluses which have been depressing the wheat market and to bring about a rise and stabilisation of prices at a level remunerative to the farmers and fair to the consumers of breadstuffs, have agreed as follows:

Article 1

The Governments of Argentine, Australia, Canada and the United States of America agree that the exports of wheat from their several countries during the crop year August 1st, 1933, to July 31st, 1934, shall be adjusted, taking into consideration the exports of other countries, by the acceptance of export maxima on the assumption that world import demand for wheat will amount during this period to 560,000,000 bushels.

Article 2

They further agree to limit their exports of wheat during the crop year August 1st, 1934, to July 31st, 1935, to maximum figures 15 per cent less in the case of each country than the average outturn on the average acreage sown during the period 1931-1933 inclusive after deducting normal domestic requirements. The difference between the effective world demand for wheat in the crop year 1934-35 and the quantity of new wheat from the 1934 crop available for export will be shared between Canada and the United States of America as a supplementary export allocation with a view to the proportionate reduction of their respective carry-overs.

Article 3

The Governments of Bulgaria, Hungary, Roumania and Yugoslavia agree that their combined exports of wheat during the crop year August 1st, 1933, to July 31st, 1934, will not exceed fifty million bushels. This undertaking is made on the understanding that the aggregate may be increased to a maximum of fifty-four million bushels if the Danubian countries find that such a supplementary quota is required for the movement of the exportable surplus of the 1933 crop.

Article 4

They further agree that their combined exports of wheat during the crop year 1934-1935 will not exceed a total of fifty million bushels and recognise that the acceptance of this export allocation will not allow of any extension of the acreage sown to wheat.

Article 5

The Government of the Union of Soviet Socialist Republics, while unable to give any undertaking in regard to production of wheat, agree to limit their exports for the crop year 1933-1934 to a figure which will be arrived at upon the completion of negotiations, with the Governments of the overseas wheat exporting countries. They also agree that the question of their export of wheat during the crop year of 1934-1935 shall be the subject of further negotiations with the wheat exporting countries represented on the Advisory Committee.

Article 6

The Governments of the wheat-importing countries in signing this instrument:

I. Agree henceforth not to encourage any extension of the area sown to wheat and not to take any governmental measures, the effect of which would be to increase the domestic production of wheat;

II. Agree to adopt every possible measure to increase the consumption of wheat and are prepared to bring about the progressive removal of measures which tend to lower the quality of breadstuffs and thereby decrease the human consumption of wheat;

III. Agree that a substantial improvement in the price of wheat should have as its consequence a lowering of customs tariffs, and are prepared to begin such adjustment of customs tariffs when the international price of wheat reaches and maintains for a specified period an average price to be fixed. It is understood that the rate of duty necessary to assure remunerative prices may vary for different countries, but will not be sufficiently high to encourage their farmers to expand wheat acreage.

Appendix A contains the agreed definitions relating to the technical points mentioned in this paragraph;

IV. Agree that in order to restore more normal conditions in world trade in wheat the reduction of customs tariffs would have to be accompanied by modification of the general regime of quantitative restriction of wheat imports and accept in principle the desirability of such a modification. The exporting countries for their part agree that it may not be possible to make substantial progress in these modifications in 1933-1934, but the importing countries are prepared to make effective alterations in 1934-1935 if world prices have taken a definitely upward turn from the average price of the first six months of the calendar year 1933. The objective of these relaxations of the various forms of quantitative restrictions will be to restore a more normal balance between total consumption and imports, and thereby to increase the volume of international trade in wheat. It is understood that this undertaking is consistent with maintaining the home market for domestic wheat grown on an area no greater than at present. It is obvious that fluctuations in the quantity and quality of the wheat harvest resulting from weather conditions may bring about wide variations in the ratio of imports to total consumption from season to season.

The obligations of the importing countries under this Agreement are to be interpreted in the light of the following declaration:

It is recognized that measures affecting the area of wheat grown and the degree of protection adopted are primarily dependent upon domestic conditions within each country, and that any change in these measures must often require the sanction of the legislature.

The intention of this Agreement is nevertheless that the importing countries will not take advantage of a voluntary reduction of exports on the part of the exporting countries by developing their domestic policies in such a way as to

frustrate the efforts which the exporting countries are making, in the common interest, to restore the price of wheat to a remunerative level.

Article 7

The countries participating in the Conference agree to set up a Wheat Advisory Committee to watch over the working and application of this Agreement. The functions, organisation and financial basis of this Committee are set out in Appendix B.

DONE at London, the twenty-fifth day of August, one thousand nine hundred and thirty-three, in a single copy which shall be deposited in the archives of the Secretariat of the League of Nations and of which authenticated copies shall be delivered to all Members of the League of Nations and non-member States represented at the Conference of Wheat Exporting and Importing Countries.

GERMANY—ALLEMAGNE
E. H. RÜTER

BULGARIA—BULGARIE
P. H. MISCHIEFF

ARGENTINE—ARGENTINE
T. A. LE BRETON

CANADA—CANADA
R. B. BENNETT
M. A. McPHERSON

AUSTRALIA—AUSTRALIE
S. M. BRUCE

SPAIN—ESPAGNE
LUIS CALDERÓN
AGUSTIN VELARDE

AUSTRIA—AUTRICHE
L. WIMMER

UNITED STATES OF AMERICA—
ÉTATS-UNIS D'AMÉRIQUE
FREDERICK E. MURPHY

BELGIUM—BELGIQUE
C. BASTIN

FRANCE—FRANCE
HALGOUET

SWEDEN—SUÈDE
K. LUNDBERG
ad referendum

GREECE—GRÈCE
D. CACLAMANOS

SWITZERLAND—SUISSE
ERNEST LAUR

HUNGARY—HONGRIE
DE WINCHKLER

CZECHOSLOVAKIA—TCHÉCOS-
LOVAQUIE
Z. KONEČNY
ad referendum

IRISH FREE STATE—ÉTAT LIBRE
D'IRLANDE
JOHN W. DULANTY
ad referendum

ITALY—ITALIE
G. B. CECCATO

UNION OF SOVIET SOCIALIST
REPUBLICS—UNION DES RÉ-
PUBLIQUES SOVIÉTISTES SO-
CIALISTES
A. GOUREVITCH

POLAND—POLOGNE
T. GOEPPERT

YUGOSLAVIA—YUGOSLAVIE
M. PILJA

ROUMANIA—ROUMANIE
E. MARIAN

UNITED KINGDOM—ROYAUME-
UNI
H. F. CARLILL

APPENDIX A

1. "International price of wheat" as mentioned in Article 6, paragraph III, of the draft agreement, shall be understood to mean a duty-free gold price c.i.f. on a world market.

This price shall be calculated according to the method followed by the Food Research Institute of Stanford University, California (explained in Vol. 4, No. 8, of *Wheat Studies*). It is the average price of all parcels of imported wheat of all grades sold during each week in all the ports of Great Britain.

2. The Secretariat of the Wheat Advisory Committee set up by the Conference shall undertake the regular communication of indices of prices calculated as above to all Governments adhering to the Agreement.

3. The minimum average gold price calculated as indicated above to be maintained for a period of sixteen weeks before it will be necessary for importing countries to adjust their Tariffs shall be 12 gold francs per quintal (63.02 gold cents per bushel).

4. The period referred to in Article 6, paragraph III, of the Agreement, during which the average quotation for wheat is to be maintained before it will be necessary for importing countries to adjust their Tariffs shall be sixteen weeks.

5. Each country will decide upon its tariff adjustment in accordance with the principles enunciated in Article 6, paragraph III, of the draft agreement, and every considerable and lasting change in wheat prices shall be followed by an adjustment of Tariffs proportionate to such change.

APPENDIX B

REPORT OF THE SUB-COMMITTEE ON THE CONSTITUTION OF A WHEAT ADVISORY COMMITTEE

A Sub-Committee composed of representatives of Australia, Belgium, France, Germany, Greece, Hungary, Italy, Switzerland, the United Kingdom, and the United States met on August 22nd to consider whether any, and, if so, what organization should be set up in connection with the prospective Wheat Agreements. Mr. McDougall (Australia) was elected Chairman.

The present report contains a summary of the views exchanged in the Sub-Committee and the recommendations submitted by it to the Conference regarding the functions, composition and financial basis of the suggested Wheat Advisory Committee.

It is clear that the proposed body can only be temporary in character, as the agreements under which it may be set up are intended to deal with the immediate difficulties of the situation. No question arises of establishing any permanent committee entrusted with the task of supervising the production of and trade in wheat; it is simply proposed to set up a Committee to watch over the working and application of the agreements which may be arrived at. The Committee would be primarily advisory in character and would provide an opportunity for the representatives of Governments, fortified by the best available information, to review the way in which the several agreements were functioning. It would only take decisions in cases defined in the agreements.

The Committee's duties should be confined to the tasks outlined above, and should not extend to matters connected with the compilation of statistics, except as provided in Appendix A.

With the object of avoiding any overlapping the Advisory Committee should work in close co-operation with the Economic Organisation of the League and the International Institute of Agriculture.

As the work of the proposed Committee would be concerned with business rather than policy it should be small. It was recognized that the chief export-countries—viz., Argentine, Australia, Canada and the United States—should be separately represented, and that the Danubian Countries should be entitled to a representative, as would the U.S.S.R. It was regarded as essential that importing countries should be represented as well as exporting countries.

It was at first suggested that the importing countries might be represented by two or three members, to be named by the Economic Committee of the League of Nations. But it appeared from the discussion in the Sub-Committee that it would be preferable that the committee should contain an equal number of representatives of importing and exporting countries. Subject to this it was agreed that the Committee should be given power to enlarge its membership if circumstances appeared to render such a course desirable.

Importing States to be represented might be selected according to one of two methods: either the importing countries participating in the Conference might make their selection while the Conference is still sitting, or the choice might be left to the Economic Committee of the League. It was felt that a decision on this matter should be left to the importing countries.

In any case, the members of the Committee should be appointed as representatives of States, and not in their personal capacity.

The Advisory Committee would be authorized, if it considered that circumstances rendered such action necessary, to convene a general meeting of the States parties to the Agreements.

Various suggestions were made regarding the chairmanship of the Advisory Committee. Some members thought that the League of Nations might be requested to ask some person of recognized standing and undoubted impartiality to accept the post of Chairman. Others thought that in view of the exceptional importance to the exporting countries of the wheat question, it might perhaps be desirable that the Chairman should be chosen from among their representatives. It was finally agreed that the appointment of Chairman should be left to the Advisory Committee itself, which might be empowered to elect a Chairman from among its members or, if it appeared practicable and desirable, to select some other person of recognized standing.

The Sub-Committee was anxious to keep expenditure on the lowest possible basis. The staff employed should be small in number and might consist of a highly competent secretary with a technical assistant and a shorthand-typist.

The cost of representation at meetings should be borne by the several Governments represented on the Committee. The Committee itself would only be responsible for cost of the staff, office expenses and the travelling expenses of the staff in so far as that might prove necessary. It was considered that the annual appropriation for the committee need not exceed a total of sixty thousand gold francs. The suggested basis of contribution was that each country accepting the Wheat Agreements should contribute four gold francs per 100,000 quintals of the average quantity of wheat produced during a given period, and that the wheat-exporting countries should contribute a further eight gold francs per 100,000 quintals of wheat exported in an average year of the given base period.

The suggested basis of contributions towards the maintenance of the Advisory Committee are set out in the Annex to this Report.

The seat of the office of the Advisory Committee would be at London, but the Committee would be authorized to meet elsewhere if circumstances rendered it necessary.

ANNEX

BASIS OF CONTRIBUTIONS TO ADVISORY COMMITTEE

Country	Production 100,000 quintals Average 1923-29	Levy of 4 gold francs per 100,000 quintals	Net exports 100,000 quintals	Levy of 8 gold francs per 100,000 quintals Average 1928-29, 1931-32	Gold francs, total con- tribution
Canada.....	1,098	4,392	716	5,728	10,120
United States of America.....	2,379	9,516	350	2,700	12,316
Argentina.....	655	2,620	432	3,456	6,076
Australia.....	469	1,876	321	2,568	4,444
Roumania.....	327	1,308	38	304	1,612
Hungary.....	225	900	61	488	1,388
Yugoslavia.....	257	1,028	35	280	1,308
Bulgaria.....	138	552	12	96	648
Poland.....	197	788	5	40	828
U.S.S.R.....	2,025	8,100	127	1,016	9,116
Lithuania.....	24	96			(96)
France.....	902	3,608			3,608
Italy.....	752	3,008			3,008
Spain.....	501	2,004			2,004
Germany.....	500	2,000			2,000
Czechoslovakia.....	146	584			584
Great Britain.....	121	484			484
Greece.....	46	184			(184)
Portugal.....	49	196			(196)
Sweden.....	74	296			296
Austria.....	35	140			(140)
Belgium.....	43	172			(172)
Denmark.....	30	120			(120)
Baltic States.....	15	60			(60)
Netherlands.....	17	68			(68)
Switzerland.....	11	44			(44)
					60,920 ¹

The importing countries have agreed that the minimum contribution shall be 200 gold francs.

MINUTES OF FINAL MEETING

The representatives of the countries specified hereunder met for the purpose of signing the Final Act of the Conference on August 25, 1933—namely:

Argentina: M. A. F. BEYRO, Agricultural Counsellor
of the Argentine Embassy in London.

Australia: The Rt. Honourable S. M. BRUCE, Australian
Minister in London;
Mr. F. I. McDougall, Economic Adviser
to the Australian Government in London.

Austria: M. L. WIMMER, Austrian Chargé d'Affaires
in London.

Belgium: M. C. BASTIN, Commercial Counsellor
of the Belgium Embassy in London;
M. L. BORREMANS, Agricultural Attaché
of the Belgium Embassy in London.

<i>Bulgaria:</i>	M. P. H. MISCHEFF, Bulgarian Minister in London.
<i>Canada:</i>	The Rt. Honourable R. B. BENNETT, Prime Minister for Canada; The Hon. M. A. MCPHERSON, Provincial Treasurer; Mr. N. A. ROBERTSON, Department of External Affairs.
<i>Czechoslovakia:</i>	M. Z. KONEČNY, Consul in London.
<i>Denmark:</i>	M. ROTTBOELL, Consul General in London.
<i>Estonia:</i>	M. Villibald RAUD, Agricultural Attaché of the Estonian Legation in London.
<i>Finland:</i>	M. PAUL HJELT, Secretary of the Finnish Legation in London.
<i>France:</i>	M. DU HALGOUET, Commercial Attaché of the French Embassy in London.
<i>Germany:</i>	M. E. H. RÜTER, First Secretary to the German Embassy in London.
<i>Great Britain:</i>	Lord DE LA WARR, Ministry of Agriculture. Mr. R. R. ENFIELD, Ministry of Agriculture; Mr. H. F. CARLILL, Board of Trade; Mr. LIVINGSTONE, Ministry of Agriculture.
<i>Greece:</i>	M. D. CACLAMANOS, Greek Minister in London; M. NICOLAIDES, Commercial Attaché of the Greek Legation in Paris.
<i>Hungary:</i>	M. DE WINCHKLER, Ministerial Counsellor, Ministry of Foreign Affairs.
<i>Irish Free State:</i>	Mr. John W. DULANTY, High Commissioner for the Irish Free State.
<i>Italy:</i>	M. G. B. CECCATO, Commercial Counsellor of the Italian Embassy in London; M. G. MASSONE, Assistant Commercial Counsellor.
<i>Latvia:</i>	M. ZOLMANIS, Commercial Attaché of the Latvian Legation in London.
<i>Lithuania:</i>	M. GINEITIS, Agricultural Counsellor of the Lithuanian Legation in London.

<i>Netherlands:</i>	M. A. MERENS, Consul General in London.
<i>Poland:</i>	M. T. GOEPPERT, Commercial Counsellor of the Polish Embassy in London.
<i>Portugal:</i>	Col. T. FERNANDES, Former Minister of Colonies.
<i>Roumania:</i>	M. E. MARIAN, Director of the Roumanian National Export Institute.
<i>Spain:</i>	M. LUIS CALDERÓN, Consul General in London; M. Agustin VELARDE; M. Enrique PELAYO; M. German BARAIBAR.
<i>Sweden:</i>	M. K. LUNDBERG, Consul General <i>a.i.</i> in London.
<i>Switzerland:</i>	M. Ernest LAUR, Director of the "Union Suisse des Paysans"; Dr. BOREL, Assistant Director of the "Union Suisse des Paysans".
<i>Turkey:</i>	MEHMET MUNIR Bey, Ambassador in London; KURTOGLU FAIK Bey, Commercial Attaché of the Turkish Embassy in London.
<i>Union of Soviet Socialist Republics:</i>	M. A. GOUREVITCH, Chairman of "Arcos, Ltd."
<i>United States of America:</i>	Mr. Frederick E. MURPHY; Mr. L. W. STEERE, Agricultural Commissioner; Mr. L. A. WHEELER.
<i>Yugoslavia:</i>	M. PILJA, Chief of Department at the Ministry of Commerce and Industry.

The signatures are to be regarded as affixed in the light of the statements made during the discussions by the representatives of the various countries: these statements are contained in the minutes of the Conference, and are to be interpreted in the sense of paragraph IV of Article 6 of the Final Act.

The Act shall be deposited at the Secretariat of the League of Nations, in Geneva, and shall remain open for signature on behalf of other countries. It is understood that certain of the signatures have been affixed *ad referendum*.

These minutes have been read and unanimously approved by the Conference.

Gov.Doc. 338598
 Can Canada. External Affairs, Dept.of
 E Treaty series, 1932-1933.
 2 vol.in 1.

DATE.

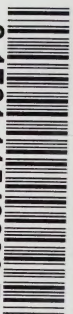
NAME OF BORROWER.

10/6/43
 W. A. R. Bell (224)

University of Toronto
 Library

DO NOT
 REMOVE
 THE
 CARD
 FROM
 THIS
 POCKET

Acme Library Card Pocket
 LOWE-MARTIN CO. LIMITED



3 1761 11549339 7